BIBLIOTECA
— DO —
MINISTÉRIO DA FAZENDA

RELATÓRIO 1978

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

ÍNDICE

BIBLIOTECA
— DO —
MINISTÉRIO DA FAZENDA

ORGANOGRAMA DA RFFSA

APRESENTAÇÃO 1

ATIVIDADE COMERCIAL

Generalidades 19
Principais Transportes de Mercadorias 21
Transporte de Passageiros 24
Tráfego Internacional 24
Tarifas 25

OPERAÇÕES

Generalidades 27
Oficinas-Projetos-Normas 27
Medidas Operacionais Tomadas 28
Estações, Paradas e Estribos 29
Novos Trechos, Suspensão de Tráfego e Erradicação de Ramais 29
Velocidade Comercial dos Trens de Passageiros e de Carga 29
Transporte Intermodal 29
Frota da RFFSA 30

ENGENHARIA

Generalidades 33
Via Permanente e Obras 34
Eletrotécnica 36

PLANEJAMENTO

Generalidades 37
Estudos e Programas 37
Orçamento e Acompanhamento 39
Estatística, Organização e Métodos e Documentação 40

MATERIAL

Generalidades 43
Administração de Material 43
Administração do Patrimônio 46

ASPECTOS ECONÔMICO - FINANCEIROS

Capital Social 49
Financiamentos 49
Movimento Financeiro 51
Encargos da União 51
Investimentos 52
Resultado Econômico-Financeiro 52
Índices Econômico-Financeiros 54
Considerações Finais 55

PESSOAL

Generalidades 57
Motivação do Pessoal 57
Produtividade 58
Renovação do Quadro 58
Efetivo de Pessoal 59
Desenvolvimento de Pessoal 59
Segurança do Trabalho 61
Saúde Ocupacional 61
Serviço Social 62

SUBSIDIÁRIAS

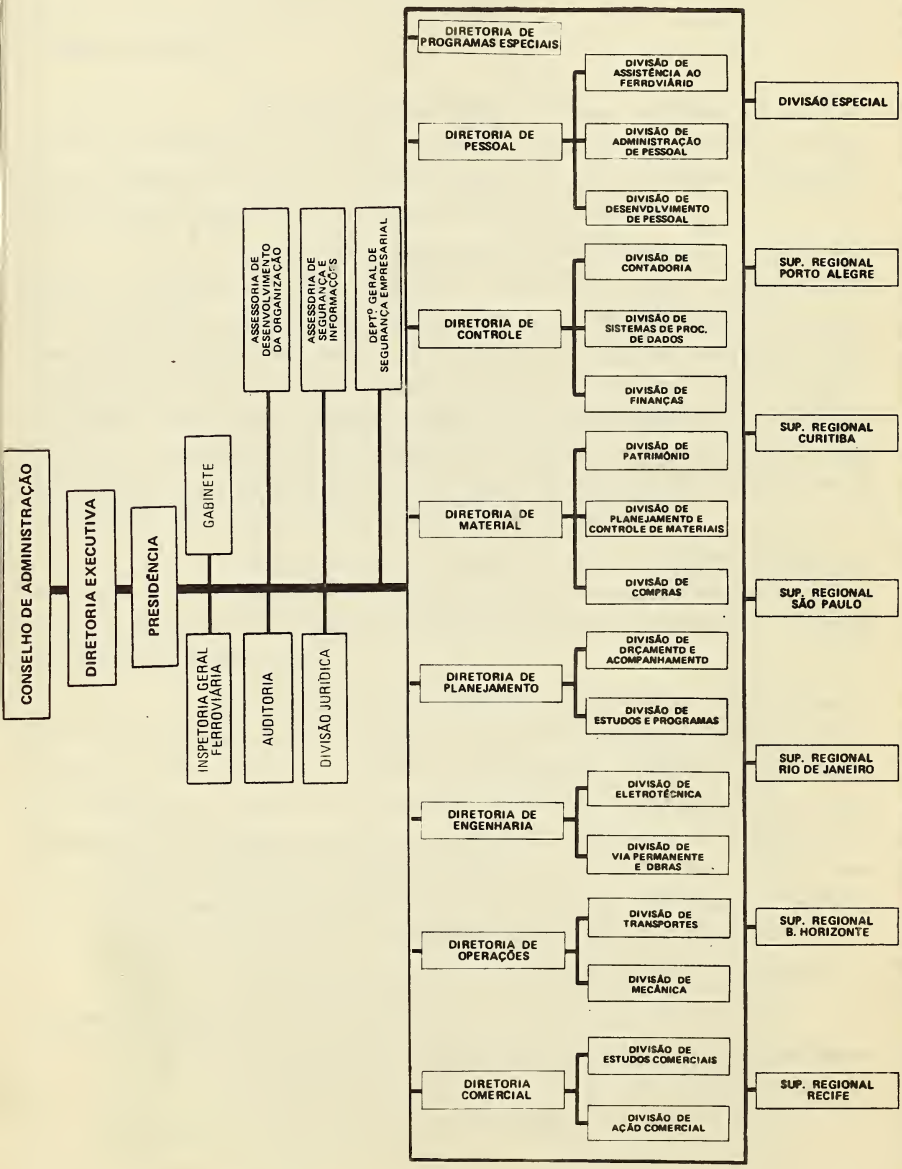
Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER 63
Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF 67

ANEXOS

Demonstrações Financeiras I
Notas Explicativas IX
Parecer do Conselho Fiscal XIX

371 17 4 79

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.



APRESENTAÇÃO

SENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento aos preceitos legais e estatutários, submete à apreciação dos Senhores Acionistas o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como as Demonstrações Financeiras, referentes ao exercício de 1978.

Ao introduzir o Relatório correspondente ao exercício de 1977, a Diretoria da RFFSA apresentou - além de uma visão retrospectiva dos vinte anos de existência da Empresa, que então se comemoravam, e de um resumo dos resultados alcançados no período 1973/77 - uma sucinta análise das condições para a continuidade do desenvolvimento ferroviário. Esta análise, na verdade, constituía um balanço sumário dos traços principais da situação da Empresa - especialmente em termos dos problemas mais prementes, das soluções já então encaminhadas e das perspectivas para o horizonte próximo, ou seja, o ano de 1978, praticamente o último da atual gestão.

Parece, portanto, interessante dar consequência àquela apreciação, confrontando as realizações efetivas do exercício que agora se encerra aos elementos do Relatório de um ano atrás, especialmente no tocante aos objetivos então fixados.

Os resultados conseguidos pela Empresa nos últimos anos, e até 1977, pareciam indicar claramente a convivência de expressivos avanços na produção e produtividade, e crescente estrangulamento financeiro. Alguns passos importantes já haviam sido dados para começar-se a enfrentar este último problema: 1) reavaliação dos custos de projetos componentes do Programa de Desenvolvimento Ferroviário, visando a dispor de referências que identifiquem mais realisticamente os dados inflacionários em geral e os aumentos específicos de custos ferroviários; 2) obtenção de maior flexibilidade tarifária.

As questões críticas, contudo, que incontornavelmente requeriam definições, eram, sobretudo:

- a consolidação de um estrutura tarifária mais condizente com a real estrutura de custos de prestação de serviços, em bases aceitáveis de desempenho empresarial;

- a compensação dos deficits oriundos das prestações dos serviços, ditos antieconômicos, de interesse social (normalização contábil);

- a revisão da programação de investimentos da Empresa, do respectivo programa de financiamento e do planejamento de liquidação da dívida já acumulada, em termos compatíveis com a capacidade de endividamento da RFFSA, dentro de padrões equilibrados de administração financeira.

Em face dessa situação, a linha de comportamento proposta pela Diretoria para o período próximo imediato destacava a contenção de investimentos, notadamente no que implicasse necessidade de novos empréstimos. A essas restrições deveria adaptar-se o esforço pelo incremento da produção de transporte, que pelo menos suportasse a pressão do crescimento da demanda. Isto quer dizer, inevitavelmente, uma linha dirigida para preocupações fundamentais de redução de custos e, em geral, produtividade.

Os resultados conseguidos, nesse sentido, são rapidamente comentados a seguir.

PRODUÇÃO DE TRANSPORTE

Quanto à evolução da produção de transporte de carga, a Figura 1 mostra a manutenção dos níveis de desempenho que haviam sido alcançados nos últimos anos, embora ajustada a tendência para o quadro de contenção que se impunha. De todo modo, a produção em 78 mostra expressivo crescimento em relação à observada em 73 (incremento de cerca de 82%).

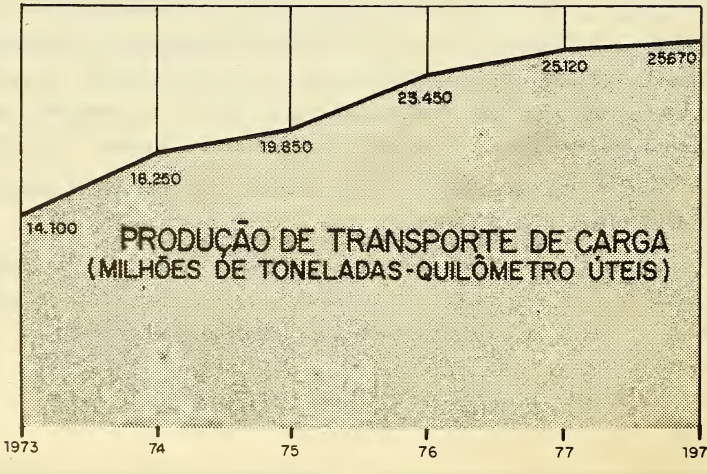


Fig.1

Ainda assim, não se pode deixar de tomar em conta o efeito conservador, sobre as tendências de expansão, inerente às limitações da própria orientação assumida pela RFFSA para o ano de 1978, em função das considerações antes feitas. E é preciso, além disso, ponderar que o exercício que agora finda se mostrou especialmente difícil para o mercado de serviços da Empresa.

No tocante a diversas das principais cargas transportadas pela RFFSA - minério de ferro, cimento, produtos agrícolas -, problemas na situação do comércio internacional, configurações críticas no respectivo setor econômico (por exemplo, indústria da construção), quebras de safra, um conjunto, enfim, de ocorrências muito particulares que são do domínio público, não poderiam deixar de refletir-se no perfil da demanda de serviços de transporte. E de fazer, do ano de 78, um período notadamente acidentado para o setor.

Foi, desse modo, limitado o crescimento da produção de transporte de carga, em relação a suas potencialidades em geral e à posição da Empresa face ao mercado, sendo de esperar-se uma retomada do ritmo de incremento, uma vez superados os entraves eventuais a que se fez alusão, a níveis compatíveis aos que se vinham mantendo nos anos precedentes (cf. Fig.1).

No tocante ao transporte de passageiros, prosseguiu a ênfase nos serviços suburbanos. As Figuras 2 e 3 retratam essa continuidade, notadamente nos subúrbios do Rio de Janeiro e de São Paulo, onde em especial se

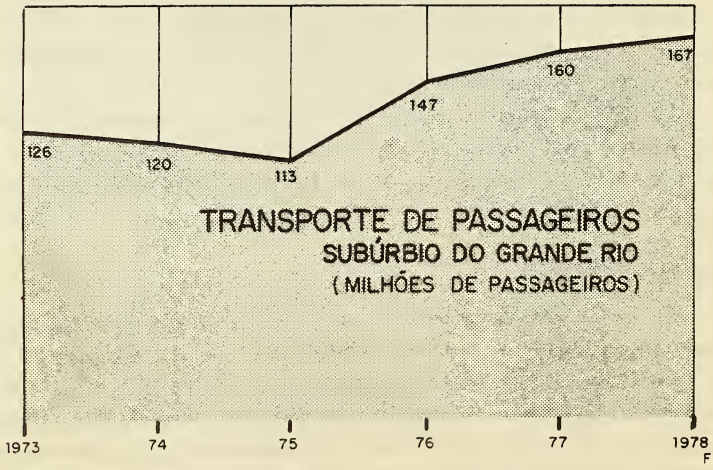


Fig.2

concentra a demanda desses serviços de transporte a preços reduzidos e onde, por conseguinte, os impactos sociais da atividade da RFFSA são mais sentidos.

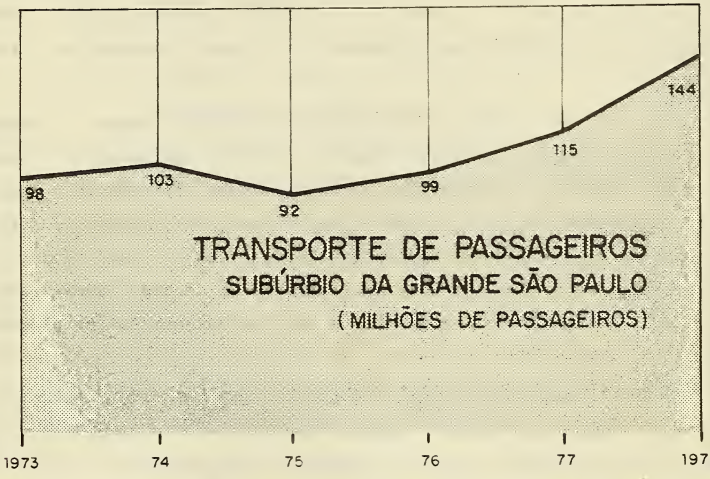


Fig.3

Nota-se o crescimento, especialmente em São Paulo (cerca de 25%), enquanto, no Rio, o aumento do transporte foi relativamente modesto (cerca de 4%). Isto se relaciona às respectivas situações atingidas no ano anterior (de 75 a 77, o volume de transporte de passageiros no subúrbio do Rio crescera em 42% e no de São Paulo, em cerca de 25%). Como está explicado no Relatório de 1977, a diferença entre as duas evoluções podia ser atribuída ao estágio mais adiantado, naquela altura, da aplicação do Plano Diretor para o Rio de Janeiro. Como era razoável esperar, as respectivas tendências de crescimento, no exercício que agora se encerra, inclinaram-se a compensar a defasagem antes observada: nos três anos (75/78), o transporte no subúrbio do Rio cresceu em pouco mais de 47%, enquanto, no de São Paulo, atingiu a taxa de 57% de incremento.

PRODUTIVIDADE DO PESSOAL

Continuou, também, a tendência ao aumento de produtividade, que já se vinha assinalando nos anos precedentes (73/77), ainda que em ritmo moderado - cf. Fig. 4. Ao lado dos incrementos de produção a que se fez referência, os efetivos de pessoal continuaram mostrando tendência de redução, embora comedida - até porque o contingente que existia em 77 já era considerado aproximadamente adequado às necessidades da Empresa. A Fig. 5 ilustra a evolução, ano a ano, desde 1973, do número de empregados.

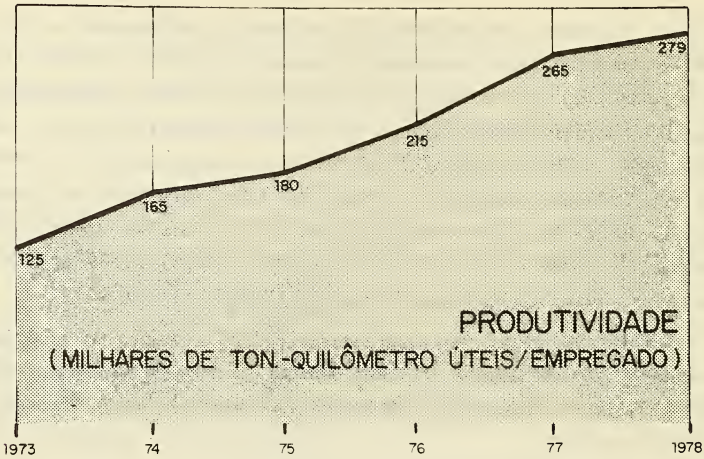


Fig. 4

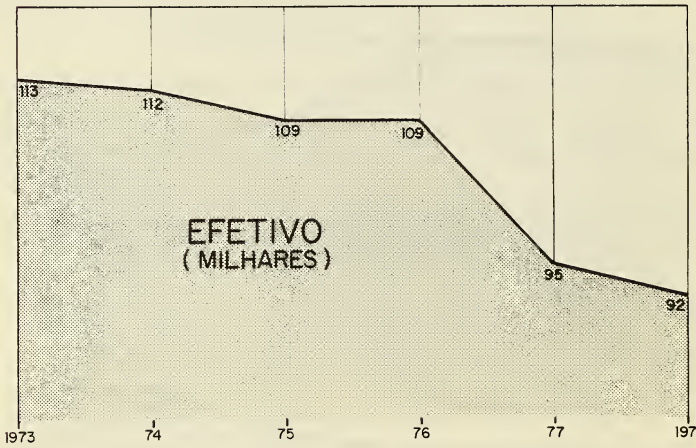


Fig. 5

O índice de produtividade alcançado em 78, cerca de 279.000 tku/empregado, conforme a Fig. 4 é, como se esperava, bastante aceitável, inclusive em referência a padrões internacionais. Como já vinha acontecendo nos anos precedentes, os ganhos de produtividade não foram transformados, principalmente, em benefícios aos empregados da Empresa, visto que os salários médios reais permaneceram constantes.

Teve continuidade, não obstante, a política de recursos humanos que se vem procurando consolidar na Empresa desde 1976, baseada no desenvolvimento do pessoal e no estímulo à produtividade, através, sobretudo, de racionalização da política e dos sistemas de cargos e salários e outras medidas de administração moderna de relações industriais. Recentemente, a aplicação dessa política vem sendo ampliada e enriquecida, especialmente, com o prosseguimento da programação de desenvolvimento gerencial, o planejamento de avaliação de desempenho, o desenvolvimento de um modelo de gestão e sistema de planejamento caracteristicamente participativos, entre outras iniciativas.

Em resumo, os resultados obtidos, em termos de produção e produtividade do pessoal, podem ser considerados, como se viu, satisfatórios, dentro dos objetivos e restrições que haviam sido propostos pela Diretoria para o exercício de 1978.

RESULTADOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

Quanto aos resultados econômico-financeiros, continuaram deixando de acompanhar os progressos no terreno da produção.

A evolução da receita (*), no período 73/78, está retratada na Figura 6 (**). Como ali se vê, o crescimento real registrado foi pouco superior a 3%, no último ano.

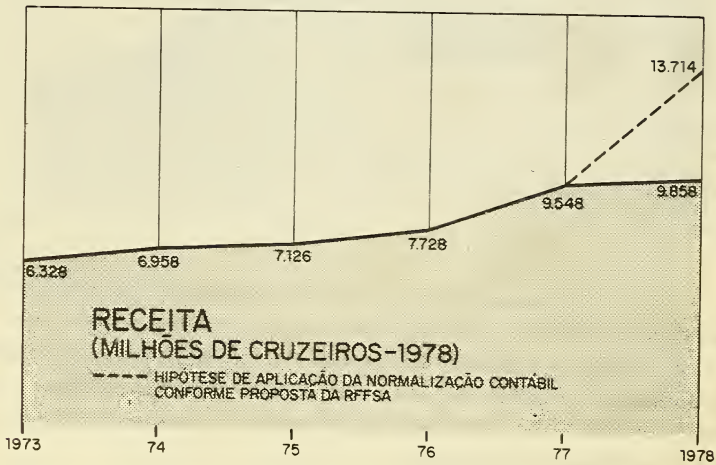


Fig. 6

(*) Utilizou-se o dado referente à receita líquida dos serviços.

(**) Para fins puramente comparativos, foi admitida a relação $Cr\$_{77} = 1,4\ Cr\$_{78}$, na atualização dos valores.

Sem dúvida, a questão tarifária, e a sua contenção artificial, ao lado da efetiva redução no ritmo de crescimento da produção, conforme os dados anteriormente expostos, continuam na raiz desses insuficientes resultados. Contudo, os aumentos verificados em 1978, à medida que vão produzindo efeitos concretos (já que foi recente a última parcela desses aumentos e que, em conseqüência, pelas previsões de novos contratos e reajustes dos vigentes, só em 79 aqueles efeitos serão nitidamente perceptíveis), devem autorizar uma expectativa de crescimento da receita bastante melhorada, para o próximo exercício.

A despesa operacional líquida (*), por seu lado, como já ocorrera na passagem de 76 para 77, manteve-se praticamente aos mesmos níveis - apresentando até, como já sucedera no ano anterior, um ligeiro decréscimo (cf. Fig. 7). Isso parece refletir a continuidade do esforço de não ultrapassagem do nível de despesa alcançado em 76.

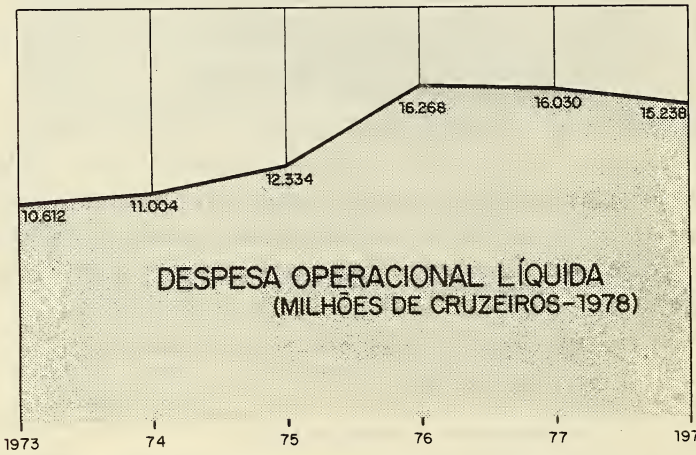


Fig 7

Dessa forma, o deficit operacional líquido decresceu, como desde o ano anterior, porém não ao ritmo esperado (Fig. 8) - basicamente em função das dificuldades opostas à manutenção do ritmo de crescimento da produção, traduzidas no comportamento praticamente estável da receita.

Por outro lado, como já fora registrado no Relatório de 1977, esse desempenho deficitário não pode ser, em termos rigorosamente empresariais, tomado como fielmente representativo dos resultados da organização. Deve-se is

(*) A despesa operacional líquida, para efeitos comparativos aos anos anteriores, inclui o custo dos serviços prestados e as despesas operacionais, e exclui a depreciação e a provisão com contingências de reclamatórias trabalhistas.

so a que os prejuízos, no plano do desempenho empresarial, que derivam da prestação dos chamados "serviços antieconômicos", supostamente a serem compensados pelo mecanismo da normalização contábil, continuam contribuindo decisivamente para a formação do deficit a que se aludiu.

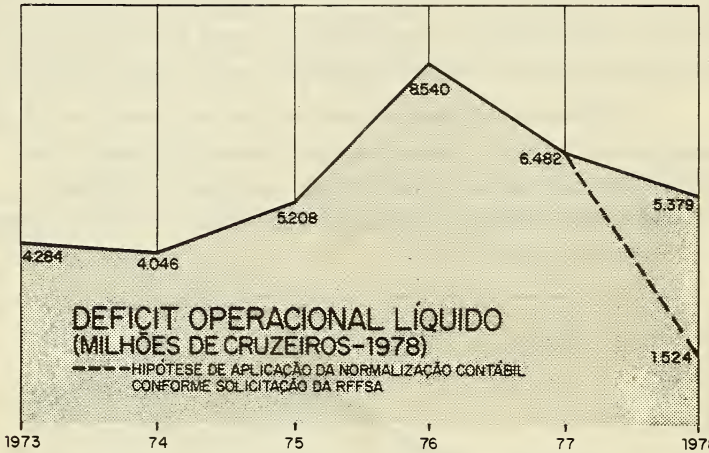


Fig. 8

Lembre-se que, ao princípio do exercício (cf. Relatório de 1977), era prevista a compensação, conforme esquema proposto pela RFFSA ao Ministério dos Transportes para normalização contábil em 1978, de parcelas do deficit operacional dos serviços:

- do Nordeste e Divisão Operacional de Campos (92,5%);
- dos Subúrbios (85%); e
- de passageiros do interior (70%),

absorvidos os respectivos 7,5 , 15 e 30% residuais pela própria Empresa, a título de ineficiência operacional.

A proposição mencionada, embora aceita, foi incorporada parcialmente às correspondentes previsões orçamentárias para produzir efeitos em 1979.

A mero título de exercício, pode-se simular a aplicação do dispositivo, conforme proposto, já em 1978.

Com referência aos resultados dos serviços acima relacionados,

ter-se-ia um montante de receitas, por normalização, da ordem de:

	Milhões de cruzeiros				
	Receita	Despesa	Déficit	Normalização %	Normalização valor
- Nordeste e Divisão de Campos:	805	3.542	2.737	92,5	2.532
- Subúrbios :	454	2.087	1.633	85	1.388
- Passageiros do interior :	316	2.214	1.898	70	1.329
- T O T A L :	1.575	7.843	6.268	-	5.249

Isso traria como conseqüência resultados empresariais alterados para:

- receita .....: Cr$ 13.714 milhões
  (crescimento, sobre 1977, de cerca de 44% - Fig. 6)
- deficit operacional líquido: Cr$ 1.524 milhões
  (redução de cerca de 76% - Fig. 8)

Parece evidente o sentido saneador, e de reequilíbrio, dessa evolução, ainda no momento hipotética, sobre as perspectivas de definitivo reposicionamento gerencial da empresa, a curto e médio prazos, mesmo admitindo se flutuações desfavoráveis da demanda como a ocorrida em 78.

A situação, todavia, agrava-se sensivelmente ao se computarem os ônus adicionais de depreciação, provisões trabalhistas e a consideração dos efeitos inflacionários, ascendendo o deficit do exercício à importância de Cr$ 12.018 milhões, com a seguinte composição:

	Cr$ 10^6
- Deficit Operacional Líquido	(5.379)
- Depreciação	(3.204)
- Provisão para Contingências Trabalhistas	(589)
- Resultado não Operacional, exceto influência inflacionária	(65)
- Correção Monetária e Variação Cambial de Financiamentos	(11.486)
- Correção Monetária do Balanço	8.705
- Resultado do Exercício	(12.018)

O SERVIÇO DA DÍVIDA

Todavia, o que permanece - como já em 77 se observava - re

presentando o grande fator de estrangulamento da gestão financeira da RFFSA, ao lado dos que se acaba de destacar, é o nível de endividamento a que a Empresa se vê compelida, para fazer face ao seu programa de investimentos.

Essa programação, que, em 77, já tivera o seu montante total reduzido em cerca de um terço (real), no ano subseqüente caiu em ainda outros vinte por cento, em termos também reais (cf. Fig. 9). A participação dos financiamentos nesse total, que vinha subindo desde 1973 (nos três anos até 76, ascendeu de cerca de 59% a cerca de 81%) e que em 77 fora contida pouco aquém deste último nível, decresceu acentuadamente em 78 - retornando aproximadamente ao nível proporcional de 73.

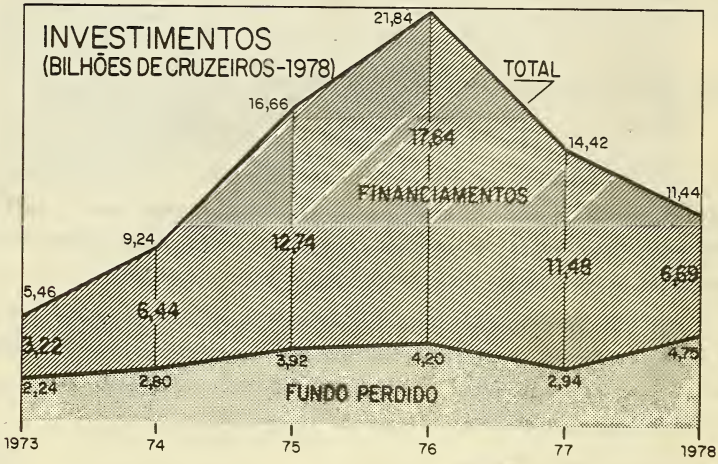


Fig. 9

Esses resultados, em termos de esforço de contenção do endividamento, podem ser considerados expressivos de um adequado desempenho da Empresa - ainda que à custa do sacrifício, como única alternativa, de todas as suas necessidades menos imediatas de investimento. Com efeito, a expectativa, em 77, de investimentos a serem financiados, no ano seguinte, era da ordem de 11,2 bilhões de cruzeiros de 78, que se viram reduzidos, efetivamente, a 6,7 bilhões, conforme a Fig. 9. Apesar disso, o valor total de investimentos foi apenas cerca de 1,5 bilhões inferior ao previsto - já que os re

cursos investidos a fundo perdido, somados a "outros recursos", montaram a 4,8 bilhões (Cr$ 1978), contra uma previsão, em 77, de 1,8 bilhões, na mesma moeda. A contenção do endividamento pode ser expressa, assim, em 4,5 bilhões.

Contudo, esse nível segue ainda alto, e, embora contido, não foi possível reduzí-lo mais expressivamente, por força das exigências persistentes de recursos para investimentos e a impossibilidade, até o presente, de lançar mão, na escala adequada, de recursos a fundo perdido.

Continua, assim, a administração da Empresa sobremodo onerada pelos compromissos de pagamento de encargos financeiros, de acordo com o que mostra a Fig. 10. A expectativa, em 77, era de esses compromisso chegarem, em 78, a 74% do total de investimentos então esperado. Na verdade, chegaram a cerca de 77% (8,8 bilhões) do total efetivamente investido. Persistiram, além disso, apresentando uma taxa de incremento elevada (cerca de 49%, contra os aproxima

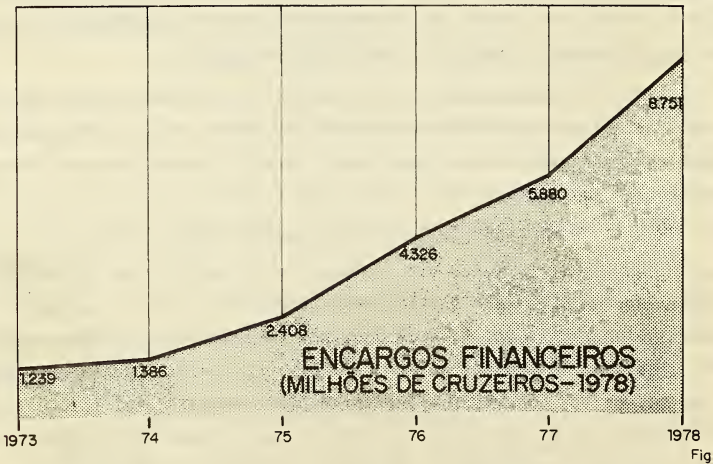


Fig 10

dos 36% de 77) e representando uma proporção ao total de investimentos muito superior ao do ano precedente, em que a relação fora de cerca de 41%.

PERSPECTIVAS

Em resumo, pode-se afirmar que uma breve avaliação da atuação da Empresa em 1978 leva a crer que pelo menos alguns dos principais impasses observados em 77 persistem. A RFFSA continua dependendo, principalmente para poder alcançar o desejado equilíbrio da gestão econômico-financeira, de soluções em profundidade para questões como a tarifária; a aplicação, nos moldes preconizados, do esquema de normalização contábil; a revisão da política de investimentos, de seu financiamento e do programa de liquidação da dívida. A resolução dessas questões, por seu turno, prossegue pendente, em aspectos fundamentais, de decisões externas à jurisdição administrativa da Empresa.

Persiste, nesse sentido, válida a orientação geral firmada no princípio do exercício - baseada, como se recapitulou, na contenção de investimentos que impliquem oneração adicional da dívida da Empresa, na seleção de prioridades em função de aspirações realistas e rapidez de resposta, na redução de custos e elevação de produtividade, na racionalização do processo decisório, no desenvolvimento da capacidade gerencial.

Como também naquela ocasião se acentuou, o ano de 1978 deveria ser, ainda, um período de preparação da RFFSA para a formulação da estratégia a ser seguida nos próximos anos - dentro dos marcos da orientação geral acima esboçada.

Na preocupação do atendimento a esse objetivo, o exercício que se encerra foi, muito especialmente, de concentração de energias na preparação do PLANO DE AÇÃO DA RFFSA PARA 1979/1985. O processo de realização dessa tarefa, os resultados obtidos e a expectativa de desdobramentos que se tem justificam um comentário específico. O primeiro aspecto do PLANO DE AÇÃO que merece ser observado é o próprio processo pelo qual foi produzido. Não se limitou ele a constituir o produto de um conjunto de estudos técnicos desenvolvidos por especialistas isolados, à margem da contribuição dos agen

tes internos da Empresa. Ao contrário, ao se decidir sua realização e programar a execução dos trabalhos correspondentes, foram estes organizados de modo a mobilizar e incorporar a mais ativa e ampla participação possível de todos os setores da RFFSA ligados a cada um dos temas a serem explorados, ao lado dos consultores contratados especialmente para esse fim.

Uma síntese dos resultados obtidos foi apresentada, em dezembro de 78, como Proposta ao Ministério dos Transportes, contendo a substância do planejamento estratégico da RFFSA para o período 79/85. Sua oportuna consideração, nas esferas a que se destina, é sem dúvida fator essencial para a efetiva realização dos planos da empresa, no próximo ano e nos cinco subsequentes.

O PLANO apresentado aspira a exprimir - e a continuar exprimindo, pela atualização - um consenso da Empresa no tocante às potencialidades desta, seus objetivos, diretrizes de ação e recursos para a realização destas últimas.

Tal consenso repousa sobre alguns pressupostos. Primeiro, que - nas condições hoje dominantes na economia brasileira, de adensamento da produção e do consumo, de necessidade de concentração de esforços nas exportações, de escassez de combustíveis - o mercado de serviços de transporte ferroviário tende a crescer, assim como as solicitações em geral propostas ao setor pelo processo de desenvolvimento.

Em segundo lugar, que o interesse real do governo brasileiro pela recuperação física e financeira do sistema ferroviário trará como conseqüência inevitável, entre outras, a concessão de autonomia crescente à RFFSA nos terrenos financeiro (sobretudo pela remuneração adequada, sempre em bases empresariais, dos serviços que preste) e de seleção dos programas de investimento que possa desenvolver, consoante suas reais possibilidades econômico-financeiras.

A partir dessas presunções e considerando a presente situação financeira, como antes descrita, o PLANO propõe, como única estratégia possível:

a) no primeiro período do Plano, dar ênfase às ações voltadas para a melhoria das condições de utilização dos recursos materiais e humanos existentes;

b) basear sua política de investimentos em critério extremamente seletivo, voltado para a redução de custos operacionais e para o atendimento da demanda prevista no período 1979/1985;

c) adotar uma política de preços realista para os serviços ofertados, ao lado da montagem de esquemas financeiros factíveis para a cobertura dos deficits operacionais; e

d) adequar a política de endividamento da Empresa às suas reais possibilidades econômicas e financeiras.

O esforço de realização dessa estratégia já vem sendo levado a efeito, tendo dado origem à produção de diretrizes estratégicas, diretamente extraídas do PLANO DE AÇÃO, a serem utilizadas no Programa de Trabalho da Empresa para 1979 e nos Programas de Trabalho de cada Diretoria para o mesmo período. Essas diretrizes estabelecem prioridades, com a seguinte configuração:

1. Quanto aos aspectos gerais dos Programas de Trabalho:

1.1 - Aumento da participação da Empresa no mercado geral de transportes

1.2 - Aumento da eficiência operacional e da qualidade dos serviços prestados

1.3 - Procura do equilíbrio econômico-financeiro em bases empresariais

2. Quanto aos serviços a serem prestados:

2.1 - Transporte de carga
- em relação aos produtos: aço, cimento, minério de ferro, calcário, carvão, derivados de petróleo, cereais (soja, milho, trigo, arroz), farelo de soja e adubos.
- em relação à malha: Triângulo Econômico Rio-Belo Horizonte-São Paulo e outras 14 rotas prioritárias, estas últimas totalizando 13.030 km e responsáveis pelo atendimento a mais de 80% da demanda prevista para 1985 no total da malha da RFFSA, exceto a abrangida pelo Programa Especial do Triângulo Econômico e a de tráfego suburbano.

2.2 - Transporte suburbano de passageiros
- implantação dos Planos Diretores do Rio de Janeiro e de São Paulo

- nas demais regiões metropolitanas, melhoria da qualidade dos serviços (principalmente no tocante à segurança das operações) e incentivo à desvinculação da RFFSA, exceto quanto à operação dos serviços
- crescimento de autonomia e perspectiva de integração às redes metropolitanas de transportes.

2.3 - Transporte interurbano de passageiros
- áreas em que não existe alternativa de transporte
- Rio-São Paulo

2.4 - Em geral: projetos em andamento e irreversíveis; de pequeno vulto; maturação rápida; eliminadores de gargalos físicos, operacionais ou administrativos; de repercussões e condições de execução bem estudadas.

3. Quanto ao fortalecimento da capacidade gerencial

3.1 - Agilidade decisória

3.2 - Aperfeiçoamento da compatibilidade e fluidez do ciclo Decisão/Comando/Execução

3.3 - Coordenação

3.4 - Controle de resultados

3.5 - Implantação de aperfeiçoamentos no sistema de planejamento e orçamento e em seu acompanhamento

3.6 - Sistema de informação gerencial

3.7 - Treinamento gerencial

3.8 - Redução de custos - aperfeiçoamentos de seus sistemas e processos de apuração e apropriação

3.9 - Melhoramento do grau de conhecimento e de controle do mercado de serviços; orientação da comercialização de serviços para o produto; integração das atividades de vendas e contato com clientes ao acompanhamento da execução dos serviços; estímulo à agressividade e à disputa de mercados com as demais modalidades de transporte, bem como à atitude de procura do cliente; agilização e especialização da atividade e do pessoal de vendas e de sua forma de organização

3.10 - Reconhecimento e controle da malha física da RFFSA; aperfeiçoamento dos métodos de operação e de conservação da via e do ma

terial rodante

4. Quanto a outros aspectos institucionais:

4.1 - Campo funcional: adoção de uma postura empresarial, baseada na redução de custos e maximização de eficácia, rentabilidade e autonomia financeira, em relação às obrigações de natureza tanto tipicamente empresarial-privada quanto social; integração de serviços; seleção de serviços com base na essencialidade da presença da Empresa na atividade em questão

4.2 - Qualificação de atividades: relacionamento com outros segmentos do sistema ferroviário, aproveitamento de oportunidades correlatas e/ou paralelas ao transporte ferroviário - além do mencionado no Item 2

4.3 - Centralização e descentralização: identificação de formas concretas de exercício do controle e da autonomia decisória; integração organizacional com vistas a fins comuns; desconcentração decisória; participação efetiva de todos os níveis de administração nas decisões.

Além das proposições, cujo resumo é dado a entender por essa relação de prioridades, o PLANO DE AÇÃO inclui um Programa de Investimentos correspondente às ações que preconiza e um Modelo Financeiro, que se ocupa de indicar realisticamente mecanismos de financiamento dos resultados operacionais projetados até 1985 e das despesas de capital que refletirão o programa de investimentos citado.

Ao encerrar o exercício de 1978, a Diretoria da Rede Ferroviária Federal S.A. julga poder apresentar aos acionistas da Empresa alguns resultados efetivos, principalmente no tocante ao aumento de produtividade, à racionalização de certos métodos e processos, ao melhoramento do ambiente de trabalho, à identificação das questões críticas que requerem soluções dependentes de iniciativas externas à jurisdição da empresa. Ao mesmo tempo, continua depositando suas esperanças de criação de condições para que o país disponha de um sistema de transporte ferroviário à altura das necessidades do desenvolvimento nacional em providências basicamente semelhantes às visualizadas um ano atrás, relacionadas à autonomia financeira, de planejamento e executiva da RFFSA.

Nesse intervalo, contudo, acreditamos que um importante passo, pelo menos, foi dado, com a consolidação do conjunto de proposições ligadas àquelas esperanças em um documento uno e coerente, como o PLANO DE AÇÃO. Tal documento, além de ter em vista a proposição de uma referência central para o início dos trabalhos de uma nova administração, pretende a contribuir para que a RFFSA consolide um projeto próprio de ação permanente e, em decorrência, a afirmação de uma personalidade definida dentro do sistema brasileiro de transporte e de governo.

Quando se inicia o exercício de 1979 e, junto com ele, um novo período de governo, é esta a principal contribuição que deseja deixar a atual Diretoria, do que concretamente pôde fazer enquanto à testa da Rede Ferroviária Federal, e das convicções que conseguiu sedimentar durante esse período.

Rio de Janeiro, 09 de fevereiro de 1979

Presidente

Engº STANLEY FORTES BAPTISTA

Diretores

Engº ANTONIO GERALDO SOARES BERFORD
Engº CARLOS ALOYSIO WEBER
Engº DOMINGOS DARÉ
Engº FERNANDO LIMEIRA DE FRANÇA
Téc.Adm. GERALDO JOSÉ DE OLIVEIRA
Engº JOSÉ ALBERTO KUSTER
Engº JOSÉ HIMÉRIO DA SILVA OLIVEIRA
Engº MAURO ROLF FERNANDES KNUDSEN
Engº NAPOLEÃO GORETTI
Engº PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Engº RENÊ FERNANDES SCHOPPA

ATIVIDADE COMERCIAL

GENERALIDADES

O desempenho dos transportes da RFFSA, no ano de 1978, apresenta três características principais, a saber: 1a. - Expressivo incremento (12,3%) do número de passageiros transportados em seus trens de subúrbios, devido ao aumento da oferta de serviços, especialmente na região da Grande São Paulo; 2a. - Queda de 30% no transporte de passageiros dos trens do interior, devido à política de redução desse serviço, que se caracteriza como altamente antieconômico; 3a. - Acréscimos modestos de 3,5% nas toneladas geradas e 2,2% no trabalho, relativos ao transporte de cargas, expresso em toneladas-quilômetro úteis (TKU) tracionadas.

Contribuiram para esses resultados pouco favoráveis no setor de cargas, que corresponde a mais de 80% da receita própria da RFFSA, os seguintes fatores relevantes:

a) a estagnação do transporte de minério de ferro, devido à redução da exportação pelo porto do Rio de Janeiro e o menor consumo das usinas siderúrgicas;

b) frustração das safras agrícolas, especialmente do trigo, soja e arroz.

c) interrupção do tráfego, por 90 dias, da linha da Superintendência de Produção - Bauru, resultante da queda de uma ponte;

d) concorrência rodoviária agravada face à baixa demanda de transporte de produtos agrícolas.

Não fosse a ocorrência desses fatos, a RFFSA teria atingido as metas fixadas para este ano e que previam uma produção de 28 bilhões de toneladas-quilômetro úteis.

Entre as principais mercadorias foram significativos os aumentos verificados, em TKU, no transporte de derivados de petróleo (34,3%), calcário (29,1%), produtos siderúrgicos (30,8%), cimento (13,1%), adubos (5,4%) e milho (112,1%), este último devido a importação para atendimento do mercado interno.

Os quadros comparativos, a seguir, demonstram os resultados do transporte das principais mercadorias nos anos de 1977 e 1978.

Toneladas Úteis Geradas (milhares)

MERCADORIAS	1977	1978	%
MINÉRIO DE FERRO	18.783	18.472	- 1,7
CARVÃO MINERAL	5.352	5.725	+ 7,0
DERIVADOS DE PETRÓLEO	4.140	5.181	+ 25,1
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	3.065	4.123	+ 34,5
CIMENTO	3.051	3.176	+ 4,1
CALCÁRIO	2.031	2.603	+ 28,2
FARELO DE SOJA (INCLUSIVE FORRAGEM)	1.986	1.977	- 0,5
TRIGO	2.164	1.892	- 12,6
ADUBOS	1.350	1.446	+ 7,1
AÇÚCAR	1.586	1.239	- 21,9
SOJA	1.461	1.142	- 21,8
MILHO	379	848	+ 123,7
FERRO GUSA	907	821	- 9,5
OUTRAS	7.359	6.823	- 7,3
TOTAL	53.614	55.468	+ 3,5

Toneladas-Quilômetro Úteis Tracionadas (milhões)

MERCADORIAS	1977	1978	%
MINÉRIO DE FERRO	11.404	11.493	+ 0,8
CARVÃO MINERAL	530	517	- 2,5
DERIVADOS DE PETRÓLEO	2.050	2.753	+ 34,3
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	1.045	1.367	+ 30,8
CIMENTO	1.774	2.007	+ 13,1
CALCÁRIO	642	829	+ 29,1
FARELO DE SOJA (INCLUSIVE FORRAGEM)	777	751	- 3,3
TRIGO	887	770	- 13,2
ADUBOS	663	699	+ 5,4
AÇÚCAR	367	316	- 13,9
SOJA	895	642	- 28,3
MILHO	256	543	+ 112,1
FERRO GUSA	285	242	- 15,1
OUTRAS	3.548	2.740	- 22,8
TOTAL	25.123	25.669	+ 2,2

PRINCIPAIS TRANSPORTES DE MERCADORIAS

Minério de Ferro - O decréscimo verificado na movimentação de minério de ferro (1,7%) foi motivado pela menor exportação do produto pelo Porto do Rio de Janeiro, por problemas de comercialização internacional e pela redução do consumo interno, devido ao maior emprego de pelotas.

Carvão e Calcário - Os transportes de carvão mineral e calcário para a indústria tiveram acréscimo de 7,0% e 28,2%, respectivamente, em relação ao do ano passado, face ao incremento do consumo interno.

Produtos Siderúrgicos - A movimentação de produtos acabados das principais usinas siderúrgicas, nas linhas da RFFSA, registrou substancial aumento sobre a realizada no ano anterior, em conseqüência do Decreto nº 79.132, de 17.01.77 , bem como das seguintes medidas operacionais adotadas, que possibilitaram melhor atendimento da ferrovia no desempenho desse transporte:

- dinamização operacional no terminal de embarque em Volta Redonda;
- entrada em operação do pátio de transbordo em Usina (MG), com transferência direta da bitola métrica para a bitola larga, permitindo a formação de trens unitários e como conseqüência, redução do tempo de percurso;
- serviço de entrega porta-a-porta por empresas rodoviárias contratadas pela RFFSA.

O carregamento, pelas usinas siderúrgicas, nos anos 77/78, foi o seguinte:

Em toneladas

SIDERÚRGICA	1977	1978	%
C.S.N.	669	1.248	+ 86,5
USIMINAS	1.006	972	- 3,4
COSIPA	458	797	+ 74,0
BELGO MINEIRA	602	553	- 8,1
MANNESMANN	125	143	+ 14,4
COSIGUA	27	46	+ 70,4
OUTRAS	178	364	+ 104,5
T O T A L	3.065	4.123	+ 34,5

Derivados de Petróleo - A movimentação de produtos derivados do petróleo vem crescendo anualmente, em decorrência do apoio do Conselho Nacional do Petróleo e das melhorias do sistema operacional, registrando, em 1978, um acréscimo, em tonelagem, de 25% em relação ao ano passado.

Cimento - O cimento transportado das fábricas localizadas nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, nas áreas da Superintendência Regional - Belo Horizonte-SR2 e Superintendência Regional-Rio de Janeiro-SR3, registrou acréscimo de apenas 3%, em relação ao ano anterior, em conseqüência da intensa concorrência rodoviária e das menores vendas do produto pelas fábricas mineiras no mer

O carregamento, das principais fábricas, foi o seguinte, em toneladas:

FÁBRICA	ESTAÇÃO DE CARREGAMENTO	1977	1978	%
CIMINAS	PEDRO LEOPOLDO	504	565	+ 12,1
TUPI	PEDRA DO SINO E VOLTA REDONDA	478	538	+ 12,6
BARROSO	BARROSO E BARBACENA	519	449	- 13,5
SOEICOM	VESPASIANO	229	267	+ 16,6
MATSULFER	MONTES CLAROS	261	257	- 1,5
CAUÊ	PEDRO LEOPOLDO	129	152	+ 17,8
ITABIRA	CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM	145	143	- 1,4
COMINCI	MATOSINHOS	94	118	+ 25,5
VOTORANTIM	RADEMAKER	-	55	-
ITAÚ	PARQUE INDUSTRIAL	25	11	- 56,0
PAINS	ARCOS	21	8	- 61,9
OUTRAS	-	646	613	- 5,1
TOTAL		3.051	3.176	+ 4,1

Milho Importado - Adquirido pela Companhia Brasileira de Entrepostos e Comércio (COBEC) e distribuição a cargo da Comissão de Financiamento da Produção (CFP), foi programado o transporte de 1.000.000 t de milho importado, através dos portos de Santos, Paranaguá, Porto Alegre e Rio Grande.

Iniciada em junho, a movimentação pela RFFSA atingiu, até dezembro, a seguinte tonelagem, por porto:

SANTOS	144.331 t
PARANAGUÁ	208.480 t
PORTO ALEGRE	36.177 t
RIO GRANDE	105.441 t
T O T A L	494.429 t

Utilizando o serviço rodoviário, a Superintendência Regional-Curitiba transportou, ainda, 93.529 t de milho, do porto de Paranaguá para localidades não servidas por ferrovias.

Milho Nacional - Para a Comissão de Financiamento de Produção (CFP) e a Companhia Brasileira de Alimentação (COBAL), foram movimentadas pela RFFSA, em 1978, 42.717 t do produto originário dos Estados de Minas Gerais e Goiás.

Trigo, Soja, Açúcar - Face à queda das safras de trigo e soja no Rio Grande do Sul e Paraná, por fatores climáticos e problemas nas comercialização do açúcar no mercado internacional, estes produtos registraram índices negativos no transporte do ano em curso.

Automóveis Novos - O transporte de automóveis novos das fábricas localizadas em São Paulo e Belo Horizonte, no ano de 1978, alcançou 46.675 veículos, registrando um acréscimo de 19,6% em relação ao ano anterior, cujo total foi de 39.013 veículos.

Principais Clientes - Além dos clientes que transportam produtos siderúrgicos e cimento, já citados, incluem-se entre os principais, mais os seguintes:

Clientes	Produtos Transportados
Mineração Brasileiras Reunidas (MBR)	Minério de Ferro
Petrobrás S/A	Derivados de Petróleo e Tubos
Shell do Brasil S/A	Derivados de Petróleo
Esso Brasileira de Petróleo S/A	Derivados de Petróleo
Texaco do Brasil S/A	Derivados de Petróleo
Cia. Atlantic de Petróleo	Derivados de Petróleo
Cia. Brasileira de Petróleo	Derivados de Petróleo
SANBRA-Soc.Algod.do Nordeste Brasileiro	Farelos,óleos vegetais, soja
Anderson Clayton S/A - Ind. e Com.	Farelos,óleos vegetais, soja
Instituto do Açúcar e do Álcool	Açúcar
Instituto Brasileiro do Café	Café
Coop.Reg.Tritícola Serrana-COTRIJUÍ	Trigo, soja
Federação das Coop.Tritícolas do Sul Ltda.	Trigo, soja
CTRIN - Dept°Geral do Trigo do Brasil S/A	Trigo
Emílio Romani S/A	Açúcar
Consórcio Della Volpe de Transportes Ltda.	Ferro gusa, dolomita
Ind.Klabin do Paraná de Celulose	Papel
Usina Cruangi S/A	Açúcar
Usina Central Barreiro	Açúcar
Itaipu Binacional	Ferro em barra, cinzas volantes
Comissão de Financiamento da Produção	Milho, arroz, feijão
Magnesita S/A	Magnesita
Cimetal	Ferro gusa
Luchesinger Madorin	Adubos e fertilizantes
Cargill	Soja e farelo

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O programa de melhorias dos serviços de trens de subúrbios do Grande Rio e Grande São Paulo, desenvolvido no ano de 1978, no que se refere à segurança de tráfego e conforto dos usuários, resultou num aumento do número de passageiros transportados, da ordem de 13% em relação ao ano anterior.

O movimento nos transportes suburbanos naqueles dois centros foi o seguinte, em milhões de passageiros:

	1977	1978	%
GRANDE RIO	160	167	+ 4,4
GRANDE SÃO PAULO	115	144	+ 25,2
TOTAL	275	311	+ 13,1

Em outras capitais, como Belo Horizonte e Porto Alegre, também se verificaram significativos incrementos de passageiros transportados nos trens de subúrbio.

No que se refere a passageiros dos trens de interior (24 milhões em 77 e 17 milhões em 78), houve decréscimo de 30% face, não só à concorrência dos serviços de ônibus, como também à política da RFFSA de supressão dos trens considerados antieconômicos.

TRÁFEGO INTERNACIONAL

O tráfego internacional com a Bolívia, Argentina, Uruguai e Paraguai comportou-se segundo demonstrado abaixo:

Sentido de Importação — Toneladas

PAÍSES	MERCADORIAS	1977	1978	%
Bolívia	Madeira, algodão e outras	23.050	31.945	+ 38,6
Argentina	Borax, vidro, frutas, produtos siderúrgicos e outras	38.983	75.866	+ 94,6
Uruguai	Cevada, cimento, cerveja e outras	13.319	20.690	+ 55,3
Paraguai	Soja e outras	3.952	-	-
	T O T A L	79.304	128.501	+ 62,0

Sentido de Exportação

Toneladas

PAÍSES	MERCADORIAS	1977	1978	%
Bolívia	Cimento, produtos siderúrgicos, máquinas, eletrodomésticos, veículos e outras	113.616	96.822	- 14,8
Argentina	Madeira, papel, papelão, produtos químicos e outras	1.379	2.350	+ 70,4
Uruguai	Erva mate, cimento, lã, vidros e outras	4.880	6.164	+ 26,3
Paraguai	Material de construção, produtos químicos e outras	-	4.336	-
	T O T A L	119.875	109.672	- 8,5

TARIFAS

As tarifas gerais sofreram, em 1978, os seguintes reajustamentos:

a) Cargas

Especificação	Data	%	Data	%
Animais	1/Fev	30	15/Set	15
Mercadorias	1/Fev	30	15/Set	15
Pequenas expedições	1/Fev	50	15/Set	15
Bagagens, Encomendas e Valores	1/Fev	50	15/Set	15

b) Passageiros de Interior

Especificação	Data	%	Data	%
Em trens de luxo	1/Fev	40	1/Ago	20
Em trens rápidos	1/Fev	25	1/Ago	20
Em trens mistos	1/Fev	25	1/Ago	20

c) Passageiros de Subúrbio (Rio e São Paulo)

A majoração das tarifas nesta categoria de tráfego, foi processada em 22/4, quando o preço das passagens passou de Cr$ 1,00 para Cr$ 1,50.

Não obstante os dois aumentos das tarifas aplicados em 1978 (30% e 50% em fevereiro e 15% em outubro), observou-se não ser possível reajustar em iguais percentuais as tarifas especiais e de ajustes para muitos produtos sujeitos à concorrência rodoviária, notadamente os da área agrícola, face à frustação das safras e conseqüente redução da demanda de trans

porte. Mesmo assim, conseguiu-se para o transporte de mercadorias um aumento de receita de 42,5% sobre 1977.

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

A política da RFFSA, na área de Operações, voltou-se, como em 1977, para o aumento da produtividade técnica dos transportes, melhoria de sua qualidade e minimização das despesas e custos de produção.

Fatores externos à Empresa limitaram, contudo, o transporte em 1978 a níveis pouco superiores ao de 1977 e este fato, acrescido ao aumento da frota disponível - por incorporação de material novo e redução das taxas de imobilização - conduziu a uma esperada diminuição dos índices gerais de desempenho.

Merece destaque, porém, o fato de que enquanto as TKU rebocadas tiveram um acréscimo da ordem de 2,2%, as TKB correspondentes sofreram um decréscimo de 1,7%, indicando melhoria no aproveitamento dos vagões.

Estão indicados, a seguir, alguns índices relativos ao material rodante:

ÍNDICES	1977	1978	%
Carregamento de vagões (milhares)	1.321	1.302	- 1,4
Rotação média dos vagões (dias)	9,0	9,1	+ 1,1
Percurso médio diário dos vagões (km)	50,4	47,8	- 5,2
TKB/locomotiva em serviço	$45,5x10^6$	$42,6x10^6$	- 6,4
Km/locomotiva em serviço	$67,1x10^3$	$62,2x10^3$	- 7,3

OFICINAS - PROJETOS - NORMAS

Prosseguiu a implementação do Plano de Oficinas. Foram iniciadas as obras da Oficina Central de Rodas e "Service-track" em Horto Florestal (BH) e da ampliação do Depósito de Santos Dumont (MG). Foi contratado o projeto conceitual básico e de engenharia final da oficina de vagões e carros de passageiros em Cará-Cará (PR) e da oficina de manutenção de locomotivas diesel-elétricas em Iguaçu (PR). Foram iniciados os levantamentos topo

gráficos das regiões adjacentes à Barra do Piraí (RJ) e do pátio de Paciência (RJ), para o fim de desapropriação das áreas necessárias e construção do complexo industrial de Barra do Piraí, bem como da oficina de manutenção de unidades elétricas de Paciência.

O índice de imobilização de locomotivas, malgrado os esforços realizados pelos órgãos da RFFSA, situou-se, no corrente ano, em 19,21%. Isso foi devido, principalmente, à escassez de peças sobressalentes e alguns defeitos epidêmicos em locomotivas recém-adquiridas.

MEDIDAS OPERACIONAIS TOMADAS

- Prosseguiu-se a implantação dos Planos de Transporte nas diversas Unidades Operacionais já, agora, com os detalhamentos indispensáveis a uma programação racional de aproveitamento e circulação do material rodante e adequada utilização das instalações existentes.
- Implantação do Regulamento Geral de Operações, que objetiva a uniformização dos procedimentos no movimento de trens em todas as Unidades de Operação.
- Efetivada a implantação, a partir de 01.03.78, do Convênio Unificado de Tráfego Mútuo e Intercâmbio de Material Rodante RFFSA/FEPASA, inclusive do Controle de Intercâmbio.
- Coordenação na área da RFFSA, das atividades de remarcação da frota de material de transporte de cargas, segundo a nova sistemática de classificação e identificação, de âmbito nacional.
- Revisão da Instrução que regula a elaboração dos Planos de Transporte, tendo em vista o plano para 1979.
- Coordenação na aplicação de recursos da ordem de Cr$ 120 milhões na aquisição de equipamentos de pátios e socorro, bem como na distribuição desses equipamentos pelas diversas Unidades de Operação de acordo com suas necessidades.
- Participação direta em estudos realizados pelo Conselho Nacional do Petróleo (CNP) e Sindicato das Companhias Distribuidoras de Petróleo e Derivados (SINDICOM), visando a incentivar o transporte de derivados de petróleo e do carvão mineral, através das Unidades Operacionais da RFFSA.
- Medidas de coordenação entre o CNP, SINDICOM e as SRs, visando:

  SR1 - Transporte de álcool anidro e estudos referentes à implantação da Malha Básica do Polo Petroquímico de Camaçari para escoamento via ferro

viária de fertilizantes e produtos petroquímicos.

SR3 - Programa de transporte de óleo combustível e estudos para implantação do terminal de Campos (RJ)

SR4 - Aumento da demanda de produtos claros de petróleo destinados ao Terminal de Campo Grande (MS).

SR6 - Inclusão da RFFSA no "pool" das empresas proprietárias do terminal a ser construído em Passo Fundo (RS).

ESTAÇÕES, PARADAS E ESTRIBOS

Em 1978, em decorrência, geralmente dos inexpressivos serviços prestados e de sua pouca importância para a operação dos trens, 11 estações foram transformadas em paradas. Por outro lado, 11 postos telegráficos abertos foram transformados em postos telegráficos fechados, 1 posto telegráfico fechado foi transformado em posto telegráfico aberto.

NOVOS TRECHOS, SUSPENSÃO DE TRÁFEGO E ERRADICAÇÃO DE RAMAIS

Durante o ano de 1978, as alterações havidas com respeito a novos trechos, suspensão de tráfego e erradicação de ramais foram:

- Novos trechos - em dezembro foi entregue ao tráfego a Ligação Roca Sales-Passo Fundo (RS), com 158km de extensão.
- Suspensão de tráfego - em janeiro, foi suspenso o tráfego no Ramal de Mina do Mato (SC), com 4 km de extensão.
- Erradicação de ramais - em fevereiro foi erradicado o Ramal de Juazeiro-Barbalha (CE), com 15 km de extensão.

VELOCIDADE COMERCIAL DOS TRENS DE PASSAGEIROS E DE CARGA

Em 1978, a velocidade comercial apurada para os trens de passageiros de interior foi de 35 km/h, para os trens mistos 24 km/h e para os de carga 15 km/h, o que, comparada com 1977, resultou em + 6,1%, + 9,1% e 0,0%, respectivamente.

TRANSPORTE INTERMODAL

O transporte de "containers" durante 1978, atingiu o total

de 1.500 unidades. O tráfego mais intenso dos "containers" fez-se sentir no trecho Uruguaiana-São Paulo.

O transporte rodoferroviário, por veículos próprios e contratados apresentou, em tonelagem, uma redução de 27% em relação a 1977. Nesse campo, a política adotada pela Empresa tem sido de reduzir sua própria frota e aumentar, progressivamente, o transporte através de caminhões contratados.

Em resumo, os números que espelham a atuação da RFFSA no transporte intermodal são apresentados abaixo:

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÃO %
Nº de "containers operados	1.440	1.500	+ 4,0
Nº de semi-reboques operados (piggy-back)	386	52	- 87,0
Nº de veículos rodoviários próprios em serviços rodoferroviários	111	101	- 9,0
Tonelagem transportada em veículos próprios	325.754	266.020	- 18,4
Tonelagem transportada em veículos contratados	2.040.856	1.291.918	- 36,7

FROTA DA RFFSA

A frota existente em 31.12.78, em locomotivas, vagões, trens unidade, automotrizes e carros de passageiros foi a seguinte:

Locomotivas diesel-elétricas	1.498
Locomotivas elétricas	77
Locomotivas a vapor	85
Vagões	44.149
Trens-unidade elétricos	383
Trens-unidade diesel	14
Automotrizes diesel	24
Carros de passageiros	1.584

O material recebido em 1978 e incorporado à frota da RFFSA

foi o seguinte:

Vagões	2.111
Trens-unidade elétricos	20
Carros de passageiros (subúrbio)	84

Deram baixa por diversos motivos:

Locomotivas diesel-elétricas	20
Locomotivas elétricas	2
Vagões	2.828
Carros de passageiros	157

ENGENHARIA

GENERALIDADES

Em 1978, o Sistema de Engenharia da RFFSA, visando melhor atender sua missão de projetar, construir e manter a via e as instalações fixas adequadamente, a custos compatíveis, de modo a propiciar a circulação dos trens com segurança e regularidade, nas tonelagens requeridas, desenvolveu simultaneamente com as atividades específicas de condução das obras programadas, inúmeras ações relativas à modernização de seu Sistema Gerencial.

Dentre essas ações, destacam-se como mais relevantes:

- a intensificação dos trabalhos de implantação, praticamente já concluídos, do Programa de Trabalho do Sistema de Engenharia. Trata-se de metodologia baseada numa sistemática de programação resultante de consulta e prospecção em todos os níveis do Sistema de Engenharia, e que permite o perfeito conhecimento das alocações de recursos necessários em cada exercício;
- a ampliação do Sistema de Informação Gerencial (inicialmente dedicado ao Subsistema de Via Permanente e Obras) para abranger também o Subsistema de Eletrotécnica. Este projeto, enfatizado no exercício, passou a ser denominado "Sistema de Informações Gerenciais de Engenharia";
- elaboração e início da implantação de um "Programa de Pontes". Visa a efetuar levantamentos cadastrais, diagnóstico da situação de cada estrutura, projeto e execução de reforços nos casos necessários, de todas as obras de arte nos trechos prioritários;
- início da elaboração do Plano Diretor de Telecomunicações, visando à integração das telecomunicações de maneira abrangente, em todas as áreas de atuação da Empresa no território nacional, inclusive suas subsidiárias;
- elaboração e início da implantação de um novo Programa de Mecanização dos Serviços da Via;
- início da elaboração de um Programa de Implantação de Centros Industriais, visando à localização concentrada em pontos estratégicos, de usinas de tratamento de dormentes, usinas de soldagem elétrica e reperfilamento de trilhos e, em alguns casos específicos, hortos florestais e pedreiras;

- elaboração de sistemática do Critério Econômico para Estabelecimento das Prioridades e Adequação dos Serviços. Visa concentrar os recursos disponíveis nos trechos prioritários em que haja resposta econômica aos investimentos realizados;

- contatos com firmas fornecedoras de material ferroviário, visando à nacionalização de equipamento e acessórios, resultando a fabricação pela indústria nacional de: lubrificadores de linha, caminhão de linha (que substitui o trem de serviço), autos de linha e adaptação de placas de apoio à fixação PANDROL.

Quanto aos recursos de ordem financeira alocados ao Sistema de Engenharia de 1978, corrigidos da inflação, representaram em relação aos do exercício de 1977, montante apenas ligeiramente superior.

Apesar disso, sem prejuízo do prosseguimento da execução das obras não concluídas em 1977, foram iniciados, em 1978, vários projetos, como se pode verificar adiante, nos detalhamentos das realizações dos dois subsistemas.

VIA PERMANENTE E OBRAS

Com relação às obras iniciadas no exercício, dentre outras, merecem destaque os trabalhos realizados: no Terminal Industrial de Fertilizantes Nitrogenados de Araucária (PR), em Convênio com a PETROBRÁS; no ramal de Sangão e Sub-ramal de Mina União (SC), em Convênio com o Conselho Nacional do Petróleo; Acesso Ferroviário ao Porto de Estrela (RS), ramal Industrial da Região Metropolitana de Porto Alegre (RS) e ramal de Arafértil (MG).

Prosseguiram, entre outras, as obras da Variante Araguari-Pires do Rio (MG-GO), da qual foi entregue ao tráfego o trecho Goiandira-Pires do Rio, com 95km; Acesso à Margem Esquerda do Porto de Santos (SP); da Nova Linha Curitiba-Paranaguá - entregues ao tráfego o trecho do litoral e o Pátio do Km 5 (PR); e da Ligação Roca Sales-Passo Fundo (RS), esta última com 158km de extensão e inaugurada em dezembro de 1978.

Foram também iniciados trabalhos de melhoramentos e remodelação nos trechos: São Francisco-Juazeiro (BA); General Carneiro-Matosinho (MG); Leopoldo Bulhões-Goiânia (GO); Montes Claros-Monte Azul (MG); Araxá - Uberaba (MG); Ramal do Paiol de Paracambi (RJ); Campos-Vitória (RJ-ES); Ramal de Ponta Porã (MS); Trecho da Serra do Mar e Funicular da Ligação Santos-São Paulo (SP); Engº Bley-Mafra (PR-SC); Cruz Alta-Santa Rosa (RS); Santa Maria-Marcelino Ra

BIBLIOTECA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

mos (RS); Bento Gonçalves-Jaboticaba (RS) e melhoramentos nas obras de arte do trecho Dilermando de Aguiar-Santo Ângelo (RS).

Em todas as obras iniciadas e que tiveram prosseguimento, bem como nos melhoramentos e remodelações de linhas realizados, foram aplicados recursos de ordem de Cr$ 5,3 bilhões, referentes ao setor da Via Permanente e Obras, inclusive eletrificação, sinalização e comunicação.

Especial ênfase continuou a ser dada à manutenção das linhas, racionalizando-se esses trabalhos mediante a implantação generalizada da Conserva Cíclica Programada, desenvolvendo e reprogramando os serviços de mecanização da via. Como conseqüência, o índice de acidentes ferroviários por TKB manteve sua tendência decrescente. Nesses serviços foram aplicados recursos da ordem de Cr$ 3,8 bilhões, neles incluídos aqueles referentes ao setor de Eletrotécnica.

O bem sucedido programa de controle químico da vegetação invasora das linhas teve seu desenvolvimento normal, apresentando os resultados abaixo:

- área tratada: 12.134 ha
- custo da capina química: Cr$ 139.181 mil
- custo equivalente da capina manual: Cr$ 456.368 mil
- ganhos: Cr$ 317.187 mil

Em todos os serviços realizados, relativos à manutenção e recuperação da malha, destaca-se a execução de:

- 1.051 km de remodelações na superestrutura da via, total três vezes superior ao do exercício de 1977;
- construção de 35 pontes e 2 viadutos e reconstrução de 11 pontes, representando extraordinários acréscimos em relação ao realizado no ano anterior;
- revisão total em 4.461 km na superestrutura da via;
- aplicação de capina química em 20.902 km de linhas (12.134 ha).

Foram globalmente aplicados:

- 1.278.749 m^3 de pedra britada para lastro;
- 22.098 dormentes de concreto;
- 1.564.829 dormentes de madeira (tratados);
- 2.434.628 dormentes de madeira (não tratados);
- 214.267 t de trilhos novos e usados;
- 348 t de herbicidas (capina química).

ELETROTÉCNICA

Na área de Eletrificação, merece especial destaque a conclusão de todos os serviços programados para a Interpenetração dos Subúrbios da RFFSA - FEPASA, bem como da iluminação dos pátios de Sabará e Santa Bárbara.

Na área de Sinalização, visando a atingir o objetivo de "manter 100% de passagens de nível com proteção automática em áreas urbanas com população igual ou superior a 50.000 habitantes", procedeu-se à concorrência para aquisição e montagem de 23 equipamentos de proteção a serem implantados em Curitiba.

Concluídos que foram no ano de 1977 os estudos de otimização dos transportes através de "Sinalização Ferroviária Auxiliar por Placas", iniciou-se no exercício a sua implantação no trecho Apucarana-Ponta Grossa.

Para os trabalhos de Interpenetração dos Subúrbios da RFFSA - FEPASA foram entregues os materiais nacionais e encomendados os de importação, achando-se em andamento, de acordo com o cronograma, os serviços de relocação de canaletas e lançamento de cabos.

Na área de Telecomunicações destacam-se: os serviços de implantação de 180 km de linhas físicas no trecho Belo Horizonte-Goiandira, para o qual foram adquiridos equipamentos transceptores e carrier; no trecho Belo Horizonte-Costa Lacerda prosseguiram os trabalhos de implantação de linhas físicas, tendo sido adquiridos transceptores e instalada Central PABX em Belo Horizonte, bem como realizados serviços de implantação de cabos telefônicos entre Horto Florestal e Caetano Furquim; no trecho Arcos - Barra Mansa foi concluída a reforma de linhas físicas e adquiridos os filtros de harmônicos; no trecho Campos - Vitória prossegue a implantação de linhas físicas, tendo sido adquirido PABX para Campos; no trecho Bauru-Campo Grande, foram reformados 179 km de linhas físicas, tendo sido instalada uma Central PABX em Bauru; no trecho Curitiba-Paranaguá foi contratado o projeto das novas linhas físicas; no trecho Montes Claros-Salvador foi concluída a reconstrução de 120 km de linhas físicas e realizada a concorrência pública para a aquisição de três Centros Seletivos.

Quanto ao "Plano Diretor de Telecomunicações" vem o mesmo sendo desenvolvido, de acordo com os termos do contrato firmado com a firma consultora especializada.

PLANEJAMENTO

GENERALIDADES

A elaboração de proposta do Plano de Ação da RFFSA 1979/1985 constituiu-se no alvo principal dos trabalhos de planejamento, em 1978. A preparação desse documento básico para a ação estratégica da RFFSA, que aponta seus objetivos empresariais, seus compromissos para com o Governo, as principais linhas de atuação a serem seguidas e os recursos a serem mobilizados, contou com a participação ativa de todas as Diretorias e Superintendências Regionais.

Paralelamente, desenvolve-se a concepção de um sistema de planejamento para a RFFSA que tem como objetivo maior a racionalização do processo decisório da organização. Espera-se que a implantação desse sistema em 1979, juntamente com o Sistema de Acompanhamento Físico Financeiro do Programa de Investimentos, concluído e implantado em 1978, constituam-se nos instrumentos básicos de alimentação ao processo de reavaliação e atualização do Plano de Ação da RFFSA nos próximos exercícios.

ESTUDOS E PROGRAMAS

Além dos estudos realizados com vistas ao Plano de Ação 1979/1985, como o da Demanda de Transporte Ferroviário, e a preparação de documentos relativos ao Diagnóstico da Situação Atual da RFFSA, ao Plano de Modernização da Malha Existente e à Reavaliação das Alternativas de Transporte Ferroviário no Triângulo Econômico Rio - Belo Horizonte - São Paulo, deu-se prosseguimento ao programa de realização de estudos e projetos, parcialmente amparado por linha de crédito aberta pela Financiadora de Estudos e Projetos-FINEP, cuja situação é exposta mais adiante.

Por outro lado, merece referência especial a elaboração de

proposta da RFFSA relativa à revisão do Plano Nacional de Viação, a preparação de relatórios descritivos sobre os sistemas de transporte ferroviário das regiões metropolitanas de Fortaleza e Salvador, a organização de um Cadastro de Projetos Ferroviários, além de vários pareceres e estudos expedidos sobre temas de relevante interesse, dos quais pode-se mencionar, à guisa de exemplo, o pertinente ao Transporte Ferroviário na Serra do Mar-Corredor de Exportação de Santos.

No tocante ao acompanhamento do Programa de Erradicação de Ramais Antieconômicos, ganha relevo especial a conclusão do Estudo de Linhas e Serviços Antieconômicos das Superintendências Regionais Belo Horizonte - SR2 e Rio de Janeiro-SR3.

Relaciona-se, a seguir, os principais estudos e projetos desenvolvidos no corrente ano, com indicação sumária sobre a situação de cada um:

Planos Diretores e Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica

- Concluídos no exercício
  - Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbios da Grande São Paulo.
  - Estudo de Linhas e Serviços Antieconômicos das Superintendências Regionais Belo Horizonte-SR2 e Rio de Janeiro-SR3.
- Em andamento, a serem concluídos em 1979
  - Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de Implantação de Ligação Ferroviária no Norte-Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul.
  - Estudo Técnico-Econômico e Anteprojeto de Engenharia de Pátio Ferroviário e seus Acessos nas imediações de Itaguaí.

Estudos Especiais e Assistência Técnica

- Concluídos no exercício
  - Levantamento Cadastral do Sistema Ferroviário de Subúrbios da Grande São Paulo.
  - Cadastro de Projetos Ferroviários.
  - Estudo da Demanda de Transporte Ferroviário.

. Transporte Ferroviário de Passageiros nas Regiões Metropolitanas de Fortaleza e Salvador.

- Em andamento, a serem concluídos em 1979

. Plano de Ação 1979/1985 (concluída versão básica) e Estudo do Sistema de Planejamento da RFFSA.

. Plano de Modernização da Malha Existente (concluída versão preliminar).

. Revisão de Terminologia e Normas Ferroviárias.

. Assistência Técnica com relação à Conservação e Renovação da Via Permanente.

. Estúdo da Malha Ferroviária da Área Abrangida pelas Cidades de Campinas, Sorocaba, Santos, São Sebastião e São José dos Campos (executado pelo GEIPOT, em convênio).

Projetos Finais de Engenharia

- Concluídos no exercício

. Ramal Ferroviário de Acesso à Fábrica de Fertilizantes da PETROBRÁS, em Sergipe - 13,5 km.

. Remodelação dos Pátios e Estações de João Felipe e Mucuripe (CE).

. Remodelação dos Pátios e Estações de Cinco Pontas (PE), Recife (PE) e Jaraguá (AL).

- Em andamento, a serem concluídos em 1979

. Pátios de Barbará, Barra Mansa e Saudade (RJ).

. Variantes Palmares (PE) - Branquinha (AL) e Capricho - Porto Real do Colégio (AL) - 350 km.

. Ampliação da Capacidade da Linha do Centro.

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

As atividades mais relevantes, desenvolvidas em 1978, referiram-se a:

. elaboração e encaminhamento, ao Ministério dos Transportes, das Propostas

Preliminar e Definitiva dos Orçamentos Anual para 1979 e Plurianual de Investimentos para o período 1979/81;

. preparação e revisão dos Orçamentos internos para 1979 - Orçamento de Custeio/79 e Orçamento de Capital/79;

. coordenação dos trabalhos de elaboração do Orçamento de Importação para 1978;

. revisão do Programa de Trabalho e do Orçamento Anual para 1978 (Orçamento Próprio), submetido ao Ministério dos Transportes;

. consolidação e difusão dos Relatórios de Acompanhamento Físico-Financeiro de Investimentos; e

. análise e avaliação dos resultados da execução orçamentária de custeio e de capital, através de processamento eletrônico de dados por terminais.

ESTATÍSTICA, ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS E DOCUMENTAÇÃO

As atividades mais importantes disseram respeito a:

Estatística

- coleta, processamento e divulgação das estatísticas básicas do Sistema Ferroviário Nacional;

- elaboração de publicações com dados específicos para a RFFSA, determinando o volume de circulação das mercadorias, os sentidos prevalecentes e a densidade de tráfego por trechos;

- elaboração de trabalho teórico expositivo, visando à divulgação dos métodos estatísticos de projeções;

- elaboração de trabalhos, visando à integração dos serviços estatísticos, contábeis e processamento de dados, com vistas ao levantamento de resultados indispensáveis à gestão da Empresa;

- elaboração de documentos e rotinas, visando a maior racionalização e simplificação dos levantamentos estatísticos.

Organização e Métodos

- estudo de distorções de estrutura e propostas de correção, incluindo pesquisa das estruturas da SNCF (França), FEPASA, VITÓRIA A MINAS e E.F. AMAPÁ para efeito de aperfeiçoamento de estrutura da RFFSA;

- estudos da influência da densidade de transportes na produtividade de pessoal, inclusive com levantamento de dados das ferrovias internacionais, objetivando levantar a lotação ideal da RFFSA, em função das densidades de tráfego de suas linhas e de seus ramais;
- preparo de sistemática para elaboração de Normas;
- elaboração de Manual de Comunicação da Empresa;
- estudos para melhoria de eficiência de Pátios e Terminais;
- estudos de melhoria de rotinas, simplificação de impressos e simplificação do sistema de informações da RFFSA;
- levantamento e catalogação das codificações existentes.

Documentação

- elaboração do Microtesauro (vocabulário técnico) de Transporte Ferroviário;
- implantação da Unidade de Microfilmagem na Administração Geral;
- implantação do Catálogo Coletivo de Material Bibliográfico da RFFSA.

MATERIAL

GENERALIDADES

O objetivo da RFFSA na área de Material, em 1978, foi padronizar normas e procedimentos, acompanhar seu cumprimento e analisar seus resultados em todos os Órgãos responsáveis, direta ou indiretamente, pelos itens Material e Patrimônio da Empresa.

ADMINISTRAÇÃO DE MATERIAL

A prática da Administração de Material vem gerando substancial economia para a RFFSA, criando condições para racionalizar internamente o uso de equipamentos e insumos.

As principais atividades desenvolvidas em 1978, em decorrência da prática inicial de determinadas medidas, são por si altamente significativas.

- Cr$ 1 bilhão em compras evitadas no exercício de 1978, propiciada pela aplicação de materiais reconhecidos através de levantamento físico do estoque existente ao longo das linhas férreas (trilhos, placas, talas e demais materiais aplicados na via permanente);
- conclusão da implantação do Subsistema de Material-Movimentação, iniciado em fins de 1976, gerando economias de compras e estoque; destaque-se também, a homogeneização das rotinas de material em toda a Empresa, não existente anteriormente a essa implantação, possibilitando uma racional administração de material;
- centralização das importações na Diretoria de Material, visando à economia de compras pela formação de lotes econômicos, conhecimento de necessidades globais, incentivo à nacionalização e rapidez no abastecimento das Regionais, além das economias de compras diretas aos fabricantes no exterior, praticamente eliminando os intermediários/representantes;
- Cr$ 7 bilhões de economias, na utilização de Incentivos e Créditos Fiscais, por ocasião da compra de Bens de Capital no Mercado Interno, principalmente Locomotivas/Vagões/Carros e Trens-Unidade Elétricos face à prática da política intensiva de Incentivação Fiscal.

As etapas subseqüentes dos trabalhos que vêm sendo desenvolvidos, a médio prazo serão:

. o total conhecimento do estoque físico de material deverá propiciar uma economia em escala crescente, podendo as transferências internas assumirem o percentual estimado de 20% do montante da movimentação anual;

. alienação de itens obsoletos permitindo a eliminação de, aproximadamente, 30% dos itens de estoque, hoje existentes;

. melhoria nas instalações de almoxarifados e depósitos, evitando a deterioração física de estoque, além da melhoria física (arrumação) propiciando melhor controle;

. melhoria no apoio aos Órgãos de Manutenção e Operação da RFFSA, resultante de treinamento e capacitação do pessoal, particularmente na área de Almoxarifados;

. melhoria no sistema de Aprovisionamento e Compras, baseado nas informações do sistema de Material e nas rotinas previstas no Manual de Compras, devendo proporcionar grandes economias à RFFSA.

Os resultados acima mencionados devem também ser creditados à reformulação organizacional procedida, não só em termos de Administração Geral, como nos Sistemas Regionais, inicialmente através de padronização de suas estruturas, finalizando com a criação (julho/78) das Superintendências Adjuntas de Material e Patrimônio.

- Compras e Abastecimento

Na atividade de compras e abastecimento, as aquisições e encomendas colocadas tiveram a seguinte distribuição:

	MERCADO NACIONAL Cr$ milhões	MERCADORIAS IMPORTADAS ADQUIRIDAS NO MERC.NACIONAL Cr$ milhões	MERCADO EXTERNO Cr$ milhões
INVESTIMENTO	12.146	2	347
CUSTEIO	4.103	115	1.513
TOTAL	16.249	117	1.860

No período foram recebidos 2.111 vagões, 84 carros de passageiros e 20 Trens-Unidade Elétricos de 3 carros.

As compras no mercado nacional alcançaram 89% do total das compras realizadas, comprovando a política agressiva dada à substiuição das importações. Vale observar que no período foi criado o "NAIFER" - Núcleo de Articulação com a Indústria, com vistas à sistemática análise das importações servindo de instrumento estimulador da nacionalização. Dentro de tal conceito, foi publicado em 1978 o "Catálogo de Peças Nacionalizadas", que recebeu destaque na Comissão Coordenadora dos Núcleos de Articulação com a Indústria (CCNAI).

Também merece destaque a política estabelecida de aumentar o rigor na inspeção dos materiais comprados, notadamente aqueles de função vital na operação ferroviária. Como resultado disso teremos a médio prazo uma redução dos volumes de compra, pelo aumento da vida útil de tais itens e, além disso, uma maior confiabilidade para os setores operacionais. Ligados a tal política, merece ser mencionado o início da avaliação industrial e cadastramento técnico de fornecedores, assim como o estudo desencadeado sobre o aproveitamento e produtividade dos hortos florestais da RFFSA. Estima-se que, a partir das medidas adotadas, ou em curso, será possível dobrar a vida útil dos dormentes, permitindo economias da ordem de Cr$ 300 milhões anuais.

Os programas de aquisição de equipamentos, com a utilização de incentivos fiscais, apresentou em 1978, o seguinte quadro, onde se nota uma redução de custos da ordem de 30%:

VALORES CONTRATADOS - Cr$ 22.908 milhões (*)
INCENTIVOS OBTIDOS - Cr$ 7.003 milhões (**)

(*) no total dos valores estão incluídos Contratos de 77/78

(**) já com Atos Declaratórios Federais e Estaduais, obtidos em 1978.

A obtenção de incentivos pela RFFSA apresentou a seguinte evolução:

1977	Cr$ 478 milhões
1978	Cr$ 7.003 milhões

- Administração de Estoques

A situação dos estoques na RFFSA, tal como registrada, mostra a seguinte posição:

POSIÇÃO DO ESTOQUE Cr$ milhões	APLICAÇÃO Cr$ milhões		ÍNDICE DE COBERTURA DOS ESTOQUES
	INVESTIMENTO	CUSTEIO	
3.097	2.800	3.738	10

O trabalho desenvolvido nos almoxarifados e áreas usuárias demonstrou a existência de itens inativos estimados em 30% do estoque, já tendo sido iniciado o saneamento dos estoques, pela segregação e alienação dos mesmos, o que promoverá a redução do índice de cobertura.

Por outro lado, foi detectada a existência, em volume significativo, de itens fora de estoque, destacando-se os materiais de via permanente. A correção desta anomalia já foi iniciada, devendo completar-se em 1979.

- Vendas

Registraram-se, neste exercício, significativos progressos nos resultados obtidos pela implantação do Manual de Alienação de Materiais e Bens Patrimoniais Móveis, verificando-se não somente aumento no volume físico das vendas mas também melhores condições comerciais.

ADMINISTRAÇÃO DO PATRIMÔNIO

Em 1978, foi completada a primeira etapa dos trabalhos de Cadastro de Bens Patrimoniais da Empresa, com o arrolamento de cerca de 170.000 itens, envolvendo terrenos, via permanente, edifícios, instalações fixas, máquinas e equipamentos. Agora, com o real conhecimento da extensão do patrimônio da Empresa, possibilitado pelo arrolamento, passa-se a ter condições de conduzir uma política racional de administração patrimonial, tanto no controle e gerência dos bens ligados à operação ferroviária, como nos imóveis dispensáveis, notadamente aqueles localizados em ramais erradicados e áreas avulsas, com a preocupação de, através da sua alienação, gerar recursos para aplicação em projetos prioritários para a RFFSA.

Assim, registrou-se expressivo incremento da alienação de imóveis desnecessários à operação ferroviária, mostrando o confronto dos resultados obtidos nos dois últimos anos a atenção que vem sendo dedicada a esta atividade.

Promoveu-se, também, a aquisição de imóveis destinados à

construção de linhas e variantes nas Unidades Administrativas, na medida das necessidades do programa de investimentos da Empresa.

Na área de Exploração Comercial de Imóveis, foram introduzidos aperfeiçoamentos na organização dos órgãos descentralizados de administração patrimonial, promovendo-se concomitantemente o desenvolvimento de um sistema de arrecadação e cobrança de receitas patrimoniais, utilizando processamento eletrônico de dados e a rede bancária para cobrança dos carnets, sistema este já implantado em 2 Unidades Administrativas da Empresa, completando-se sua implantação em 1979. A receita obtida na Administração dos Contratos referentes à permissão de uso para moradia e fins comerciais, concessões, publicidade e outros, apresentou a seguinte evolução:

ANO	QUANTIDADE DE CONTRATOS	RECEITA (Cr$ milhões)
1977	11.601	45,5
1978	20.066	133,5

Como se pode observar no quadro acima, o aumento da receita da exploração comercial foi de 193% entre os anos de 1977 e 1978.

ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

CAPITAL SOCIAL

Por deliberação da Assembléia Geral Extraordinária de 29.12.78, o Capital Social da Empresa foi elevado de Cr$ 8.873.103.886,00 para Cr$ 54.682.697.014,00, na forma das disposições legais vigentes, sofrendo um aumento de Cr$ 45.809.593.128,00, cuja nova distribuição é a seguinte:

DISCRIMINAÇÃO	A Ç Õ E S			
	TIPO	QUANTIDADE	% SOBRE O TOTAL	VALOR - Cr$
União Federal	ORDINÁRIA	53.695.190.208	98,20	53.695.190.208,00
Estados	PREFERENCIAIS	782.966.109	1,43	782.966.109,00
Municípios	PREFERENCIAIS	197.491.115	0,36	197.491.115,00
Banco Desenv. do Est. Espírito Santo	PREFERENCIAIS	7.049.582	0,01	7.049.582,00
T O T A L	-	54.682.697.014	100,00	54.682.697.014,00

Contribuíram para o aumento do Capital Social os seguintes recursos:

- Cota-parte do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos	Cr$	4.286.933.263,22
- Orçamento da União Federal	Cr$	733.800.502,63
- Correção Monetária do Ativo Imobilizado	Cr$	40.788.859.363,34
- Resíduo de 1977	Cr$	0,07
- Resíduo de 1978	Cr$	(1,26)
T O T A L	Cr$	45.809.593.128,00

FINANCIAMENTOS

Durante o exercício de 1978 foram obtidos os seguintes financiamentos:

Em Moeda Estrangeira

Banco Exterior da Espanha	US$	41,000,000.00
Kreditanstalt Fur Wiederanfban	DM	63.473.000,00
Material Y Construcciones S.A.	US$	30,941,190.00
Marubeni Corporation	YEN	2.523.792.160,00
Plasser & Theurer Export von Bahnbacmaschinen	SCH	120.099.177,00
Banque L'Union Européenne	FRFR	89.077.215,97
Banque L'Union Européenne	FRFR	120.269.036,00
Sanwa Bank	US$	36,000,000.00

Em Moeda Nacional

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico	Cr$	1.378.620.000,00
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico	Cr$	5.408.313.667,00
Caixa Econômica Federal	Cr$	1.250.000.000,00
Caixa Econômica Federal	Cr$	3.250.000.000,00

Em 1978 foram efetuados os seguintes pagamentos:

Financiamentos Internos

Amortização	Cr$	2.369.435.976,29
Juros	Cr$	1.251.575.681,61
T O T A L	Cr$	3.621.011.657,90

Financiamentos Externos

Amortização	Cr$	2.294.095.739,28
Juros	Cr$	1.277.049.047,16
T O T A L	Cr$	3.571.144.786,44

Os saldos devedores de financiamentos, às taxas de câmbio em vigor em 31.12.78, passaram a ser os seguintes:

Financiamentos Internos	Cr$	34.939.167.221,80
Financiamentos Externos	Cr$	14.990.460.265,92
T O T A L	Cr$	49.929.627.487,72

MOVIMENTO FINANCEIRO

No exercício de 1978, a RFFSA movimentou recursos financeiros de Custeio e Capital, que se elevaram a cerca de Cr$ 32,5 bilhões.

Cr$ 10^3

RECEBIMENTOS		DISPÊNDIOS	
CUSTEIO		**CUSTEIO**	
Da União	* 10.457.444	Regionais	13.730.443
Próprios	8.611.593	Administração Geral	747.611
Retenções e Depósitos	400.393	Restituições	1.725.560
SOMA	19.469.430	SOMA	16.203.614
CAPITAL		**CAPITAL**	
Da União	290.868	Investimentos	
F N D	3.716.626	Regionais	3.796.005
Imposto Único	2.233.295	Administração Geral	5.276.934
Convênios	490.547	Soma	9.072.939
Financiamentos	6.571.153	Financiamentos	
Fundos	4.505	Amortizações	4.528.394
Outros	210.093	Juros e Comissões	2.740.678
SOMA	13.517.087	Soma	7.269.072
		SOMA	16.342.011
TOTAL	32.986.517	TOTAL	32.545.625

(*) Inclui 203.987 relativo à subvenção de 1977 recebida em 1978.

ENCARGOS DA UNIÃO

A subvenção do Governo Federal à Empresa - Cr$ 10.253.457 milhares - somente absorveu parte dos seus encargos, evidenciando-se uma insuficiência de Cr$ 12.079.425 milhares, inclusive encargos reembolsáveis pelos poderes públicos no valor de Cr$ 1.674.342 milhares.

Os encargos reembolsáveis pelos poderes públicos acima referidos são provenientes de:

	Cr$ 10^3
Complementações Tarifárias	1.392.038
Transportes Reembolsáveis	967
Despesas Ressarcíveis	281.337
TOTAL	1.674.342

A insuficiência do exercício de 1978 referida assim se demonstra:

	Cr$ 10^3	
Subvenção do Governo Federal		10.253.457
Resultado Operacional Líquido	(9.172.503)	
Encargos dos Poderes Públicos	(1.674.342)	
Despesa de Correção Monetária e Cambial de Contratos de Empréstimos	(11.486.036)	(22.332.881)
Insuficiência de Subvenção		(12.079.425)

INVESTIMENTOS APENAS NA RFFSA

A Empresa, no transcurso do exercício, aplicou em investimentos, exclusive Ferrovia do Aço e obras em construção pelos Batalhões Ferroviários (montante de Cr$ 2.299.661 milhares), o valor de Cr$ 8.520.058 milhares, cuja distribuição pelos grandes itens é a seguinte:

ITENS	Cr$ 10^3
Via Permanente, edifícios e instalações	5.330.405
Equipamentos de transportes - aquisições	2.614.527
Equipamentos de transportes - construções e reconstruções	225.168
Equipamentos, máquinas e ferramentas	271.186
Outros investimentos	78.772
T O T A L	8.520.058

RESULTADO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Receita Líquida Operacional

No decorrer de 1978, a Receita Líquida Operacional totalizou Cr$ 9.858.190 milhares, ou seja, Cr$ 3.264.577 milhares maior que a realizada em 1977, conforme discriminação a seguir:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	6.288.687	9.445.097	3.156.410	50,2
Receitas Acessórias dos Transportes	53.586	104.750	51.164	95,5
Receitas Diversas	251.340	308.343	57.003	22,7
R E C E I T A *	6.593.613	9.858.190	3.264.577	49,5

* Exclusive Ressarcimentos de Poderes Públicos.

Os principais componentes da Receita Líquida Operacional podem ser demonstrados como segue:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
Mercadorias	4.989.200	7.108.552	2.119.352	+ 42,5
Passageiros	528.903	768.416	239.513	+ 45,3
Normalização Contábil	548.946	1.392.981	844.035	+153,8
Diversos	526.564	588.241	61.677	+ 11,7
T O T A L *	6.593.613	9.858.190	3.264.577	+ 49,5

*Exclusive Ressarcimentos dos Poderes Públicos.

Despesa Gestorial Líquida dos Transportes

Em 1978, o total da Despesa Gestorial Líquida dos Transportes (Despesas de Custo de Serviços e Operacionais *) totalizaram Cr$ 15.237.597 milhares, superior em Cr$ 4.015.313 milhares que a de 1977, conforme discriminação abaixo:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
Direção Administrativa	1.817.961	2.551.258	733.297	+ 40,3
Conservação e Manutenção	4.472.849	6.310.879	1.838.030	+ 41,1
Despesas de Operação	3.759.294	5.022.177	1.262.883	+ 33,6
Despesas Estranhas aos Transportes	83.234	100.284	(17.050)	– 20,5
Despesas Gerais	253.975	285.449	31.474	+ 12,4
Despesas a Repartir	834.971	967.550	132.579	+ 15,9
T O T A L *	11.222.284	15.237.597	4.015.313	+ 35,8

* Exclusive Depreciação, Provisão para Contingências Trabalhistas e Despesas Ressarcíveis pelos Poderes Públicos.

A composição da Despesa Gestorial Líquida dos Transportes (Despesas Operacionais + Custos dos Serviços Prestados*), por elementos de cus

to, em confronto com a de 1977 é demonstrada abaixo:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
Pessoal	6.243.825	8.244.584	2.000.759	+ 32,0
Material	2.560.174	3.738.327	1.178.153	+ 46,0
Diversos	2.573.079	3.443.194	870.115	+ 33,8
Repartidas	(154.794)	(188.508)	(33.714)	+ (21,8)
TOTAL *	11.222.284	15.237.597	4.015.313	+ 35,8

* Exclusive Depreciação, Provisão para Contingências Trabalhistas e Despesas Ressarcíveis pelos Poderes Públicos.

ÍNDICES ECONÔMICO-FINANCEIROS

DISCRIMINAÇÃO	1974	1975	1976	1977	1978
LIQUIDEZ (1)					
a) Imediata	1,01	0,15	0,27	0,21	0,06
b) Seco	2,68	3,40	0,62	1,11	0,16
c) Corrente	3,88	4,39	1,39	2,20	0,44
COEFICIENTE LÍQUIDO DA EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES (2)	1,46	1,70	2,03	1,69	1,54

Nota - a discrepância dos índices de liquidez de 1978, em relação à tendência verificada nos anos anteriores deve-se à mudança no critério contábil de contabilizar-se no passivo circulante as amortizações e juros provenientes de financiamentos a pagar em 1979, em conformidade com a Lei nº 6404/76.

(1) Proporção sobre o exigível a curto prazo do:

a) disponível.

b) disponível acrescido do realizável a curto prazo, deduzido o estoque;

c) disponível acrescido do realizável a curto prazo.

(2) Proporção do total das despesas operacionais mais os custos dos serviços prestados (exclusive Depreciação e Provisão para Contingências Trabalhistas) sobre a Receita Líquida Operacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O quadro, a seguir, mostra os resultados finais operacionais líquidos dos transportes, nos exercícios de 1977 e 1978, indicando as variações constatadas,

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÕES	
			ABSOLUTA	%
Receita Líquida Operacional	6.593.613	9.858.190	+3.264.577	49,5
Despesa Operacional Líquida dos Serviços	11.222.284	15.237.597	+4.015.313	35,8
Resultado Operacional Líquido dos Transportes *	4.628.671	5.379.407	+ 750.736	16,2

* Exclusive Depreciação e Provisão para Contingências Trabalhistas.

admitindo as seguintes observações importantes:

a) O resultado operacional líquido dos transportes de 1978 está maior que o de 1977 no valor de Cr$ 750.736 milhares.

b) Abstraídos do resultado de 1978, os valores decorrentes de modificações das práticas contábeis determinadas pela Lei 6404/76 e Decreto-Lei 1.598/77 (provisão para contingências trabalhistas, bem como a depreciação devido ao fato de seu cálculo ter sido influenciado no exercício de 1978 pelo valor do imobilizado), a comparação dos resultados operacionais líquidos dos transportes relativa aos exercícios de 1977 e 1978, conforme já demonstrado acima, devidamente corrigidos à moeda de 1978 (*), apresenta-se da forma seguinte:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1977	1978	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços (exclusive ressarcimento da União)	9.143.561	9.858.190	+ 714.629	+ 7,8
Despesa Operacional Líquida dos Serviços (exclusive despesas relativas ao montante ressarcido e depreciação)	15.562.278	15.237.597	- 324.681	- 2,1
Resultado Operacional Líquido dos Transportes	6.418.717	5.379.407	- 1.039.310	- 16,2

(*) Taxa 38,673% - Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna.

EM RESUMO

Como demonstrado no quadro comparativo dos exercícios de 1977 e 1978 anterior, registrou a RFFSA em 1978 os seguintes resultados:

1º) Aumento real de 5,6% de sua receita líquida operacional, já deduzidos 2,2% correspondentes ao aumento de produção dos transportes observado em 1978;

2º) Redução real de sua despesa operacional líquida de 2,1%, apesar da elevação dos custos de matérias primas e da mão-de-obra em índices superiores a 40,8%, elevações essas compensadas pela redução do efetivo de pessoal da Empresa, não obstante o aumento de 2,2% da produção dos transportes prestados em 1978;

3º) Configuração pela primeira vez na vida da Empresa de uma tendência já prenunciada em 1977, de uma redução real de seu deficit operacional líquido do expressivo montante de Cr$ 1.039.310 milhares. Esse resultado traduz um indicador significativo de melhoria da eficiência operacional e da produtividade da Empresa.

PESSOAL

GENERALIDADES

O exercício de 1978 marcou a continuidade da política que a RFFSA implementou em 1976 para a gestão de seu pessoal.

Pretende-se, com essa política de pessoal, dotar-se a Empresa de recursos humanos com padrões qualitativos e quantitativos necessários para o atingimento dos seguintes objetivos:

- aumentar a participação da RFFSA no mercado de transportes;
- melhorar a eficiência das operações e a qualidade dos serviços prestados;
- alcançar o equilíbrio econômico em prazo razoável.

Para que sejam alcançados esses objetivos, orientou-se a política de pessoal por três diretrizes básicas:

- motivação do pessoal;
- aumento da produtividade;
- renovação do quadro,

cujos principais aspectos são abordados a seguir:

MOTIVAÇÃO DO PESSOAL

O primeiro dos itens acima vem merecendo atenção constante por parte da administração da Empresa e suas principais ações consistiram na aplicação do novo Plano de Classificação de Cargos (maio de 1976) com todas as suas conseqüências (dentre outros o reajustamento dos salários a níveis do mercado e a regulamentação de acesso e promoção, também já em execução), melhoria de instalações e locais de trabalho, cursos de treinamento para empregados e concessão de bolsas de estudo para ferroviários e dependentes.

Os reflexos positivos se fizeram sentir desde logo pela melhoria do desempenho da Empresa, de que a Produtividade é um dos seus indicadores, e cuja evolução pode ser acompanhada pelo item seguinte.

PRODUTIVIDADE

A meta básica do Sistema de Pessoal da RFFSA é a elevação da produtividade do pessoal.

A evolução de resultados em busca da meta, que se pretende alcançar com a integração de esforços com os demais sistemas é mostrada abaixo, tomando-se 1974 como ano base:

ANO	PRODUTIVIDADE TKU/Empregado	%
1974	165.000	-
1975	180.000	+ 9
1976	215.000	+ 19
1977	265.000	+ 23
1978	279.000	+ 5

Observa-se , por esses índices, que a política adotada a partir de 1976 vem gerando resultados positivos, tendo havido um crescimento constante de ano para ano. O resultado de 1978 não acompanhou a evolução marcante observada nos anos anteriores devido àquelas razões citadas nos capítulos "APRESENTAÇÃO" e "ATIVIDADE COMERCIAL" e que escapam à atuação do pessoal.

RENOVAÇÃO DO QUADRO

Prosseguiu-se, em 1978, com as ações destinadas à renovação do quadro de pessoal da RFFSA.

Adotou-se uma postura empresarial, balisada nos procedimentos seguintes:

- dispensa de empregados cujo desempenho não se ajuste aos parâmetros e interesses empresariais;
- redução das admissões ao mínimo necessário, quantitativamente, com a aplicação de processos seletivos rigorosos, com vistas a se obter recursos humanos com padrões qualitativos elevados.

Paralelamente, foram ativadas as providências para a im

plantação da REFER - Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social, que se constituirá em importante instrumento para a permanente renovação do quadro.

A REFER foi criada em 23.10.78 e já se constituíram seus órgãos de administração e seu funcionamento se fará viável no início de 1979.

EFETIVO DE PESSOAL

O efetivo de pessoal prosseguiu em sua tendência de progressiva redução, conforme se visualiza no quadro abaixo:

ANO	EFETIVO	VARIAÇÃO	ÍNDICE 1963=100
1963	155.000	-	100
1973	113.000	- 42.000	73
1974	112.000	- 1.000	72
1975	109.000	- 3.000	70
1976	109.000	-	70
1977	95.000	- 14.000	61
1978	92.000	- 3.000	59

A redução progressiva do quadro se fez paralelamente à implementação de ações de motivação e capacitação do pessoal, permitindo que, com menor quantitativo de empregados, fossem obtidos índices de produtividade mais elevados.

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

O Programa de Desenvolvimento de Pessoal executado em 1978 exigiu a aplicação de recursos financeiros da ordem de Cr$ 282 milhões, dos quais Cr$ 66 milhões gerados pelo Acordo RFFSA/SENAI.

Na área de Desenvolvimento de Pessoal merecem destaque os seguintes eventos:

- Plano de Desenvolvimento Gerencial e Organizacional da RFFSA

O Plano se constitui no coroamento do esforço que vem sendo empreendido, des

de 1977, para a modernização gerencial da Empresa.

Seu anteprojeto, já concluído, está sendo analisado.

- Kepner-Tregoe

Desenvolveu-se, em 1978, o programa de introdução da metodologia de processo decisório denominado Kepner-Tregoe, através de dois projetos:

. Projeto GENCO - Análise de Problemas e Tomada de Decisões, destinado a gerentes de nível universitário, em um total de 1.448 gerentes treinados, em todas as áreas;

. Projeto DAF - Detecção Analítica de Falhas, destinado a supervisores da área de Via Permanente (1.398 empregados treinados em 1978).

- Estágios

Além dos estágios para estudantes universitários, já concedidos através do Convênio RFFSA/OPEMA (Operação Mauá), a Empresa introduziu, em 1978, os estágios para estudantes de cursos técnicos de nível médio. Estagiaram, durante o ano, cerca de 400 estudantes de nível superior e 300 estudantes de nível médio.

- Treinamento de Engenheiros

Foram implementados, durante o ano, dois expressivos projetos destinados ao aperfeiçoamento e à especialização de Engenheiros:

. Curso de Mestrado em Engenharia de Transporte, no IME - Instituto Militar de Engenharia;

. Curso de Especialização em Engenharia Ferroviária, no Centro de Ciências e Tecnologia da Universidade Federal da Paraíba (Convênio RFFSA/GEIPOT / UFPB), em Campina Grande, Paraíba.

- Treinamento no Exterior

Prosseguiu-se, em 1978, com a realização de treinamentos especializados no exterior, com vistas à permanente absorção de tecnologia ferroviária. Participaram desses treinamentos, durante o ano, 10 empregados, gerentes e assessores de alto nível.

- Bolsas de Estudo

Implementou-se, durante o exercício, o programa de aplicação dos recursos gerados pelo Salário-Educação em bolsas de estudo para ferroviários e depen

dentes, em cursos supletivos e de 1º Grau. Distribuíram-se, em média, 57.000 bolsas de estudo mensalmente, com uma aplicação anual de cerca de Cr$ 75 milhões.

Colocam-se em destaque os seguintes resultados quantitativos obtidos em 1978 na área de Desenvolvimento de Pessoal.

- Treinamento de cerca de 36.500 empregados;
- Matrícula de 1.545 alunos-aprendizes;
- Submissão de cerca de 50.000 candidatos aos exames integrantes de processos seletivos para admissões e mudanças de classe;
- Aplicação de exames periódicos de revisão a cerca de 2.500 empregados vinculados diretamente à segurança do tráfego.

SEGURANÇA DO TRABALHO

Prosseguiu-se, no exercício, com a implementação de ações voltadas para a redução e minimização de efeitos dos acidentes do trabalho.

São os seguintes os indicadores registrados nos exercícios de 1978 e de 1977:

INDICADORES	1977	1978
Número de Acidentes	10.655	9.393
Coeficiente de Freqüência	59.4	48.6
Coeficiente de Gravidade	1.483	1.328

Verifica-se, pela análise dos indicadores apresentados, que as ações empreendidas provocaram redução nos acidentes do trabalho, quer sob o aspecto de quantidade, quer sob o ponto de vista de sua gravidade.

SAÚDE OCUPACIONAL

Prosseguiu-se, também, com a reestruturação dos serviços

de saúde Ocupacional, objetivando proporcionar melhores condições de produtividade e com vistas à redução do absentismo gerado por deficiência de saúde.

Foram consolidados, também, os entendimentos com a Coordenação de Perícias Médicas do INAMPS, no tocante à regularização das situações de empregados afastados de suas funções, por problemas de saúde, por período superior a 2 anos.

Esses entendimentos permitiram que, em um total de 1.471 empregados afastados, 548 fossem aposentados e 46 retornassem ao trabalho, com resultados econômicos positivos para a RFFSA.

A área de Saúde Ocupacional cuidou, ainda, da revisão de laudos de insalubridade. Essa revisão gerou uma redução dos dispêndios com o pagamento do adicional por insalubridade, além de dificultar a proliferação de novas solicitações.

SERVIÇO SOCIAL

Paralelamente às atividades normais da área (serviço social de caso, desenvolvimento comunitário etc.), o Fundo Social foi acionado para assistência ao pessoal.

Aplicaram-se, em 1978, recursos na ordem de Cr$ 24,6 milhões, assim desdobrados:

- Alimentação ..... Cr$ 3,6 milhões
- Saúde ..... Cr$ 8,9 milhões
- Serviço Social ..... Cr$ 4,9 milhões
- Ajuda Supletiva ..... Cr$ 7,2 milhões

Prosseguiu-se também com o trabalho de saneamento financeiro, social e urbanístico do Conjunto Residencial de Engenho de Dentro, constituído de 1.642 unidades residenciais destinadas a ferroviários da área do Grande Rio.

S U B S I D I Á R I A S

EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A. - ENGEFER

GENERALIDADES

O ano de 1978 foi marcado pela manutenção do ritmo desacelerado das obras da Ferrovia do Aço, que já se fizera sentir desde o 2º semestre de 1976.

Na Ferrovia do Aço foi realizada uma programação de trabalho que atribuiu maior prioridade ao Setor Centro (Jeceaba-Itutinga), ao andamento das obras críticas e à preservação das já realizadas, em particular, a terraplenagem.

No Anel Ferroviário de São Paulo, a ENGEFER prosseguiu com desistência das ações judiciais relativas à desapropriação da faixa, iniciadas no ano anterior e, como conseqüência, com o levantamento das importâncias que haviam sido depositadas.

No Anel Ferroviário de Belo Horizonte foi assinado o "Protocolo de Intenções" entre o Governo de Minas Gerais, Prefeitura de Belo Horizonte, SEPLAN/MG, RFFSA e EBTU, transferindo a implantação do Anel ao Governo daquele Estado.

Na nova Ligação Ferroviária Curitiba-Paranaguá, apesar da revisão realizada pelo Consórcio SERETE-TECNOSOLO-SPL, a ENGEFER se dispôs a pesquisar novas alternativas de traçado, inclusive modificando as características técnicas originais, no sentido de baixar o custo de implantação da obra.

A par destas atividades, ressalta-se o gerenciamento do Contrato entre a RFFSA e a General Electric Company (GEC), que esteve a cargo da ENGEFER até março/78 e que exigiu uma grande soma de esforços durante o tempo sob seu controle.

Como Empresa, a ENGEFER, no decorrer de 1978, manteve a sua organização estrutural, tanto no campo, como em sua sede, em condições de executar em ritmo intensivo qualquer empreendimento ferroviário que lhe seja atribuído, em que pese as inúmeras dificuldades decorrentes da flutuação dos cronogramas de desembolso e dos recursos não definidos.

FERROVIA DO AÇO

- Projeto Civil
  - Infra-estrutura - Totalmente concluído e no qual estão previstos 278 km de

extensão de terraplenagem e um volume total de escavação de 160,4 milhões de metros cúbicos, já acrescidos com a atualização dos quantitativos do projeto final, inclusive a terraplenagem referente à implantação das variantes, à substituição de túneis por cortes e de obras de arte especiais (OAE) por aterros, bem como à redução da extensão de pontes e viadutos com a introdução de aterros de encontro leve.

- Obras de Arte Especiais - 102 projetos de infra e mesoestrutura e 80 de superestrutura, referentes às 123 OAE previstas, já foram aprovados, correspondendo, portanto, respectivamente a 83% e 65% desse total.

  Estas 123 OAE têm uma extensão de 36,5km.

- Túneis - Estão liberados para penetração todos os 97 túneis previstos para a Ferrovia, num total de 69,4km.

- Projeto Ferroviário

  - Em face da aplicação dos recursos do contrato GEC na Linha do Centro, as atividades referentes a esse Projeto ficaram sensivelmente reduzidas.

  - Acham-se em curso estudos de alternativas de traçado para a Ferrovia do Aço, no trecho Itutinga-Volta Redonda. Para verificação da capacidade da ferrovia nesse trecho, está sendo também objeto de reexame o posicionamento dos pátios.

- Programação de Obras

  - Os recursos destinados à ENGEFER, no exercício de 1978, tiveram a seguinte distribuição inicial :

	Cr$ 10^6
. Recursos previstos	Cr$ 2.000
. Compromissos que passaram para 1978, por serviços já executados	Cr$ 450
. Saldo a aplicar na obra	Cr$ 1.550

  - A partir deste saldo, a ENGEFER elaborou uma programação a executar em 1978, onde foram consideradas as seguintes premissas básicas:

    . Concentração de recursos no setor Centro (Jeceaba-Itutinga);

    . Indispensável proteção dos serviços de terraplenagem já executados, bem como daqueles túneis que se encontram paralisados, evitando-se, assim, grandes perdas dos recursos neles gastos;

    . Aspecto crítico de algumas obras, dando-se ênfase, em conseqüência,

às obras dos túneis mais difíceis e à infra-estrutura das pontes e viadutos;

. Conclusão dos trechos de terraplenagem em estágio muito avançado de construção;

. Possibilidade de se incrementar o ritmo das obras se novos recursos fossem alocados.

- Situação das Obras

  - Foram escavados, no ano, cerca de 9,4 milhões de m^3 que, somados aos 72,5 realizados até 1977, totalizam 81,9 milhões de m^3 desde o início da obra, o que representa cerca de 51% do volume do projeto revisto.

  - Foram atacadas 32 obras de arte especiais das 123 previstas, encontrando-se virtualmente prontos cerca de 5.300m (14% do total previsto).

  - Com respeito aos 97 túneis que serão perfurados, 43 já foram atacados e o total penetrado é de 20.100 metros (29% do total previsto) sendo 5.200 m em 1978. Já foram totalmente perfurados 18 túneis.

- Desapropriação

  - A ENGEFER, até o presente exercício, obteve a liberação, em tempo hábil, da faixa de domínio da ferrovia, numa extensão de 349 km, equivalente a 91% do previsto. Os restantes 9% a desapropriar se referem a variantes do traçado, cujos projetos foram concluídos recentemente.

SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

- A programação econômico-financeira para o ano de 1978 previu a importância de 2 bilhões de cruzeiros para a Ferrovia do Aço, tendo a ENGEFER recebido até 31 de dezembro, a importância de 1.800 milhões de cruzeiros.

- Para as despesas, com a desapropriação e projeto da nova Ligação Curitiba - Paranaguá, foram previstos 20 milhões de cruzeiros, dos quais foram recebidos até 31 de dezembro de 1978, 12 milhões de cruzeiros.

- Para o Anel Ferroviário de São Paulo não foram previstos recursos em 1978.

- A programação das obras foi prejudicada pela fixação do cronograma de desem

bolso, que concentrou a metade dos recursos no último trimestre do ano.

- A ENGEFER encerrou o exercício com compromissos no valor de Cr$ 395 milhões que, descontados Cr$ 200 milhões não recebidos em 1978, resultou um débito de Cr$ 195 milhões.

- Aplicação dos Recursos recebidos no ano de 1978

	Cr$ 10^6
Aplicação na Ferrovia do Aço	1.687
Aplicação na Curitiba-Paranaguá	11
Desapropriação	1
Contrato GEC	8
Bens Móveis e Imóveis	1
Despesas Administrativas	86
Outros Custos	14
T O T A L	1.808
Compromissos que passam para 1979 (CR$ 10^6)	395

REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A. - AGEF

GENERALIDADES

O ano de 1978 foi um ano difícil para a Empresa, tendo em vista as frustrações de safras de trigo e de café. Os seus dois Terminais Graneleiros, de São Paulo e de Curitiba, pontos importantes de movimentação ferroviária e de faturamento em épocas de boas safras, atravessaram um longo período de crise sem receber produtos costumeiros.

No entanto, ainda como reflexo dessa crise, foi necessário proceder à importação de milho e os dois Terminais Graneleiros representaram papel importante, recebendo o produto desembarcado nos portos de Santos e Paranaguá, permitindo uma rotatividade acelerada dos vagões ferroviários.

Em contrapartida, a Superintendência de São Paulo, no tocante aos seus armazéns convencionais, conseguiu superar todas as expectativas operacionais, inclusive no armazém de Cruzeiro que teve suas atividades largamente diversificadas. Deve-se aqui também ressaltar o trabalho efetuado pelas unidades de Anápolis (GO) que atravessaram 1978 com excelentes resultados.

Por outro lado, atendendo a uma natural predisposição de expansão da Empresa, foi inaugurado o armazém convencional de Fortaleza, unidade especificamente ferroviária.

Como coroamento das atividades da Empresa foi assinado com a PORTOBRÁS e o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (RS) um contrato de arrendamento de uma área no Porto Novo da cidade do Rio Grande onde será construído um novo Terminal Graneleiro com o objetivo de complementar o transporte ferroviário da Superintendência Regional-Porto Alegre-SR6.

Não fosse a inclemência climática poderia a Empresa repetir o sucesso de 1977, mas de qualquer forma sua receita foi maior do que a daquele ano, porém com um saldo de gestão menor.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

As atividades operacionais da AGEF foram caracterizadas por três tipos de ações diferentes, a saber:

- Expansão de áreas armazenadoras

  . Em 1978 foi inaugurado em Fortaleza (CE) mais uma unidade convencional com área de 3.934 m^2 e capacidade de estocagem para 9.000 t ou 150.000 sacos.

  . Foi iniciada em novembro de 1978 a construção de um Terminal Graneleiro no Porto Novo do Rio Grande (RS) para operar farelo de soja e com capacidade total de 48.000 toneladas distribuídas em dois armazéns para 24.000 t cada um.

  . Acha-se em estudo a construção de um Terminal de Óleo Comestível em Paranaguá (PR).

  . Cogita-se de operar dois armazéns em Teresina (PI) e um armazém em Goiânia (GO).

  . Planeja-se a construção de um armazém metálico em Água Branca (SP) aproveitando-se uma estrutura metálica de 100 x 20m.

- Aumento de tipos de operações

  . A empresa se engajou firmemente na operação ferroviária de recebimento, estocagem e ensacamento de milho importado de propriedade da CFP. Assim é que:

    - em São Paulo, o Terminal Graneleiro foi acionado para receber e expedir o produto;

    - em Cruzeiro, o armazém da AGEF está recebendo o milho a granel ensacando-o para ser interiorizado;

    - em Curitiba, o Terminal Graneleiro também foi acionado para receber milho americano e argentino, tendo inclusive ensacado cerca de 5.000 toneladas, aproximadamente 80.000 sacos para redespacho.

  . Em Cruzeiro (SP), foram diversificadas as operações, atuando-se em transbordo de sucata, de fertilizantes e de produtos siderúrgicos.

  . Em Utinga (SP), continuam as operações de produtos siderúrgicos da COSIPA.

  . Em Ipiranga (SP), teve destaque especial a movimentação de bobinas de papel.

- Maior utilização da ferrovia

  . O armazém de Fortaleza é especificamente ferroviário o mesmo acontecendo com o de Rio Grande (em fase de construção).

. Cruzeiro tem sido um centro ferroviário, pois todas as operações ali efetuadas têm sido exclusivamente ferroviárias.

. Não fosse a frustração de safra tritícola, a participação ferroviária seria ainda maior pois os dois Terminais Graneleiros da AGEF passaram a maior parte do ano sem receber trigo e conseqüentemente sem carga ferroviária.

. Os armazéns convencionais da AGEF no Paraná também sentiram a quebra de safra cafeeira, pois houve uma queda de ocupação estimada em 14%.

Convém aqui ressaltar o comportamento dos armazéns de Anápolis (GO), que tiveram no ano de 1978 um recorde de movimentação.

A movimentação de mercadorias, no ano de 1978 comparativamente com o ano de 1977, é mostrada a seguir:

ARMAZÉNS	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1977	1978	%	1977	1978	%
SÃO PAULO	38.521	49.990	+ 29,8	663	590	- 11,0
PARANÁ	1.986	1.476	- 25,7	446	485	+ 8,7
GOIÁS	589	880	+ 49,4	34	49	+ 44,1
CEARÁ (*)	-	130	-	-	7	-
TOTAL	41.096	52.476	+ 27,7	1.143	1.131	- 1,0

(*) Início operação maio/78

Nos armazéns convencionais a taxa de ocupação comparando o ano de 1978 com 1977 foi a seguinte:

ARMAZÉNS	TAXA DE OCUPAÇÃO - %	
	1 9 7 7	1 9 7 8
SÃO PAULO	83	77
PARANÁ	41	27
GOIÁS	75	100
CEARÁ (*)	-	53

(*) 8 meses de operação

MOVIMENTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA

A movimentação por vagões e caminhões, comparativamente com

1977, foi a seguinte:

Milhares de Toneladas

UNIDADES ARMAZENADORAS	FERROVIA			RODOVIA			TOTAL		
	1977	1978	%	1977	1978	%	1977	1978	%
ARMAZÉNS CONVENCIONAIS	170	168	- 1	450	423	- 6	620	591	- 5
São Paulo	101	123	+ 22	231	257	+ 11	332	380	+ 14
Paraná	63	32	- 49	191	123	- 36	254	155	- 39
Goiás	6	6	0	28	43	+ 54	34	49	+ 44
Ceará	-	7	-	-	-	-	-	7	-
TERMINAIS GRANELEIROS	248	266	+ 7	309	274	- 11	557	540	- 3
São Paulo	211	100	- 53	154	110	- 29	365	210	- 42
Curitiba	37	166	+349	155	164	+ 6	192	330	+ 72
T O T A L	418	434	+ 4	759	697	- 8	1.177	1.131	- 4

CONTA DE RESULTADO

		Cr$ 10^3
	Receita Total do Exercício	115.287
	Despesa Total	81.789
	Lucro Líquido a Distribuir	33.498
Menos:	Fundo de Reserva Legal e Provisões para Imposto de Renda e Pessoal Conta Participação nos Lucros	13.343
	Saldo à disposição da Assembléia	20.155
	Percentual do Lucro Líquido sobre o Capital Social	62,57%
	Evolução da Receita Total em Relação ao Exercício de 1977..	15,82%
	Evolução da Despesa Total em Relação ao Exercíco de 1977...	52,42%

INVESTIMENTOS

A AGEF investiu, no ano de 1978, a importância de Cr$ 12.903.461,13, exclusivamente com recursos próprios.

No exercício de 1978, foram pagos Cr$ 7.014.752,60 ao Banco do Brasil, sendo Cr$ 2.838.400,00 de Amortizações e Cr$ 4.176.352,60 de Juros e Correção Monetária sobre 2 (dois) empréstimos da linha PRONAZEM (Programa Nacional de Armazenagem) utilizados na construção do Terminal Graneleiro de Curitiba e 1 (um) da linha PASEP empregado na construção do Terminal Graneleiro de São Paulo.

Os investimentos realizados se referem:

- ao término da construção e instalação do Armazém de Fortaleza, inaugurado em 15 de maio de 1978.
- à aquisição de um terreno junto ao Parque Armazenador de Água Branca, Bairro da Lapa, São Paulo, destinado à construção de mais um Armazém Convencional.
- ao início da construção do Terminal Graneleiro Ferroviário do Porto do Rio Grande, destinado à armazenagem de farelo de soja e visando possibilitar à Superintendência Regional-Porto Alegre o estabelecimento de contratos exclusivos de transporte ferroviário.
- à realização de obras de melhoramentos, conservação e adaptação em Armazéns da Empresa em São Paulo, Paraná e Goiás.
- à aquisição de máquinas e móveis de escritório para melhorar o desenvolvimento das atividades Administrativas e Operacionais.

A N E X O S

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978

A T I V O	
ATIVO CIRCULANTE	7.917.821.942,04
-DISPONIBILIDADES	1.000.316.610,86
Bens Numerários	30.407.591,79
Bancos C/Movimento	969.909.019,07
-DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE	6.862.186.598,65
CRÉDITOS DE CLIENTES	1.513.935.612,66
Contas a Receber	1.414.303.892,21
Títulos a Receber	99.631.720,45
OUTROS CRÉDITOS	350.935.643,50
Valores e Títulos a Receber (Nota 3)	350.935.643,50
ESTOQUES	4.997.315.342,49
Materiais nos Almoxarifados	3.096.736.572,86
Produtos em Processo de Fabricação	181.477.748,11
Material em Transito	1.719.101.021,52
-APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE	55.318.732,53
Despesas Pagas Antecipadamente	55.318.732,53
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	2.306.365.543,76
F.G.T.S. - Não Optantes	215.880.169,36
Depositários e Valores p/Fins Especiais Diversos (Nota 4)	687.933.879,94
Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos (Nota 5)	1.354.565.919,68
Outros Créditos (Nota 6)	47.985.574,78
ATIVO PERMANENTE	128.750.344.190,35
INVESTIMENTOS	381.736.199,37
Investimentos em Empresas Subsidiárias (Nota 7)	371.898.748,79
Investimentos em Outras Empresas	9.837.450,58
ATIVO IMOBILIZADO (Nota 8)	128.368.607.990,98
Imobilizações Técnicas	142.263.320.397,52
Depreciações Acumuladas	(13.894.712.406,54)
T O T A L D O A T I V O	138.974.531.676,15

P A S S I V O	
PASSIVO CIRCULANTE	17.806.580.725,29
Fornecedores e Empreiteiros	4.568.058.934,47
Instituições Financeiras (Nota 9)	11.147.891.770,19
Pessoal a Pagar	196.358.066,04
Encargos Sociais	161.708.852,55
Credores por Depósitos Cauções e Serviços (Nota 10)	1.674.107.211,41
F.G.T.S. a Liquidar	58.455.890,63
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	41.470.051.861,50
Instituições Financeiras (Nota 9)	38.781.735.717,53
F.G.T.S. - Não Optantes	215.880.169,36
Outras Obrigações (Nota 11)	2.472.435.974,61
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	2.378.119,84
Receitas de Exercícios Futuros	2.378.119,84
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	79.695.520.969,52
Capital Integralizado (Nota 12)	54.682.697.014,00
Reservas de Capital	29.875.141.154,11
Saldo Devedor Acumulado	(4.862.317 198,59)
T O T A L D O P A S S I V O	138.974.531.676,15

As Notas Explicativas da Diretoria, fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Deptº Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇO PATRIMONIAL COMPARADO - EXERCÍCIO DE 1977/1978

ATIVO	1977	1978
ATIVO CIRCULANTE	5.771.379.619,10	7.917.821.942,04
-DISPONIBILIDADES	536.221.980,05	1.000.316.510,86
Bens Numerários	53.467.741,07	30.407.591,79
Bancos C/Movimento	482.754.238,98	969.909.019,07
-DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQÜENTE	5.141.337.220,96	6.862.186.598,65
CRÉDITOS DE CLIENTES	1.361.320.207,82	1.513.935.612,66
Contas a Receber	1.299.395.484,34	1.414.303.892,21
Títulos a Receber	61.924.723,48	99.631.720,45
OUTROS CRÉDITOS	466.164.882,19	350.935.643,50
Valores e Títulos a Receber	466.164.882,19	350.935.643,50
ESTOQUES	3.313.852.130,95	4.997.315.342,49
Materiais nos Almoxarifados	2.810.457.886,24	3.096.736.572,86
Produtos em Processo de Fabricação	81.296.319,76	181.477.748,11
Material em Trânsito	422.097.924,95	1.719.101.021,52
-APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE	93.820.418,09	55.318.732,53
Despesas pagas Antecipadamente	93.820.418,09	55.318.732,53
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	6.084.421.164,36	2.306.365.543,76
F.G.T.S. - Não Optantes	184.610.543,65	215.880.169,36
Depositários e Valores p/Fins Especiais Diversos	165.226.115,49	687.933.879,94
Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos	2.504.343.503,69	1.354.565.919,68
Outros Créditos	3.230.241.001,53	47.985.574,78
ATIVO PERMANENTE	70.435.781.874,22	128.750.344.190,35
INVESTIMENTOS	109.414.351,65	381.736.199,37
Investimentos em Empresas Subsidiárias	103.334.230,00	371.898.748,79
Investimentos em Outras Empresas	6.065.322,65	9.837.450,58
Títulos de Renda Diversos	14.799,00	-
ATIVO IMOBILIZADO	70.326.367.522,57	128.368.607.990,98
Imobilizações Técnicas	75.860.469.333,16	142.263.320.397,52
Depreciações Acumuladas	(5.534.101.810,59)	(13.894.712.406,54)
TOTAL DO ATIVO	82.291.582.657,68	138.974.531.676,15

PASSIVO	1977	1978
PASSIVO CIRCULANTE	7.076.644.862,29	17.806.580.725,29
Fornecedores e Empreiteiros	1.988.925.191,54	4.568.058.934,47
Instituições Financeiras	4.506.153.041,15	11.147.891.770,19
Pessoal a Pagar	44.772.184,95	196.358.066,04
Encargos Sociais	137.612.083,73	161.708.852,55
Credores p/Depositos, Cauções e Serviços	351.788.860,52	1.674.107.211,41
F.G.T.S. a Liquidar	47.393.500,40	58.455.890,63
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	32.907.940.866,90	41.470.051.861,50
Instituições Financeiras	30.031.247.123,92	38.781.735.717,53
F.G.T.S. - Não Optantes	184.610.543,65	215.880.169,36
Outras Obrigações	2.692.083.199,33	2.472.435.974,61
RESULTADOS DE EXERCÍCIOS FUTUROS	32.504.371,97	2.378.119,84
Receitas de Exercícios Futuros	32.504.371,97	2.378.119,84
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	42.274.492.556,52	79.695.520.969,52
Capital Integralizado	8.873.103.886,00	54.682.697.014,00
Correção Monetária do Ativo Imobilizado	28.973.493.428,77	-
Reservas de Capital	7.468.696.711,96	29.875.141.154,11
Saldo Devedor Acumulado	(3.040.801.470,21)	(4.862.317.198,59)
TOTAL DO PASSIVO	82.291.582.657,68	138.974.531.676,15

As Notas Explicativas da Diretoria, fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Deptº Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

STANLEY PORTES BAPTISTA
Presidente

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

II - DEMONSTRAÇÃO DE PREJUÍZOS ACUMULADOS

POSIÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978

RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		12.017.679.805,69
SUBVENÇÕES ECONÔMICAS	(10.253.457.000,00)	
Menos: ENCARGOS DOS PODERES PÚBLICOS	1.674.342.455,87	(8.579.114.544,13)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES (Nota 13)		1.423.751.937,03
SALDO DEVEDOR NO FIM DO PERÍODO ACUMULADO		4.862.317.198,59

As Notas Explicativas da Diretoria, fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Deptº Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

III - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO

POSIÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978

RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS	9.858.188.923,95
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS	
(Inclusive 3.204.153.733,77 de Depreciação)	(15.390.519.643,79)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	(5.532.330.719,84)
DESPESAS OPERACIONAIS	
Despesas com as Vendas	(114.240.554,24)
Despesas Gerais e Administrativas	(3.425.649.248,07)
Outras Despesas Operacionais	(100.283.017,65)
RESULTADO OPERACIONAL	(9.172.503.539,80)
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	
Resultado da Correção Monetária do Balanço	8.705.588.406,15
Outras Receitas Não Operacionais	63.070.554,07
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	
Correções Monetária e Cambial de Contratos de Empréstimos	(11.486.036.093,72)
Outras Despesas Não Operacionais	(127.799.132,39)
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(12.017.679.805,69)

As Notas Explicativas da Diretoria, fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Deptº Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

IV - DEMONSTRAÇÃO DE ORIGEM E APLICAÇÃO DE RECURSOS

POSIÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978

1 - ORIGENS DE RECURSOS		
1.1 - Saldo Devedor do Exercício		
1.1.1 - Prejuízo de 1978	(4.862.317.198,59)	
1.1.2 - Prejuízos de Exercícios Anteriores	3.040.801.470,21	(1.821.515.728,38)
1.2 - Redução do Fundo de Correção Monetária do Ativo Imobilizado		(28.973.493.428,77)
1.3 - Depreciação		8.360.610.595,95
1.4 - Variação nos Resultados de Exercícios Futuros		(30.126.252,13)
1.5 - Realização do Capital Social		45.809.593.128,00
1.6 - Contribuições para Reservas de Capital		22.406.444.442,15
1.7 - Recursos Originários:		
1.7.1 - do aumento do Passivo Exigível a Longo Prazo	8.781.758.219,32	
1.7.2 - da redução do Ativo Realizável a Longo Prazo	4.332.033.010,76	
1.7.3 - da alienação de Investimentos	14.799,00	13.113.806.029,08
T O T A L		58.865.318.785,90
2 - APLICAÇÕES DE RECURSOS		
2.1 - Aquisição de Direitos do Ativo Imobilizado		66.402.851.064,36
2.2 - Aumento de Aplicação no:		
2.2.1 - Ativo Realizável a Longo Prazo	553.977.390,16	
2.2.2 - Investimentos	272.336.646,72	826.314.036,88
2.3 - Redução do Passivo Exigível a Longo Prazo		219.647.224,72
T O T A L		67.448.812.325,96
3 - REDUÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO		(8.583.493.540,06)
T O T A L G E R A L		58.865.318.785,90

4 - DEMONSTRAÇÃO DA VARIAÇÃO DO CAPITAL LÍQUIDO

COMPONENTES	INÍCIO DO EXERCÍCIO	FIM DO EXERCÍCIO	VARIAÇÃO
4.1 - Ativo Circulante	5.771.379.619,10	7.917.821.942,04	2.146.442.322,94
4.2 - Passivo Circulante	(7.076.644.862,29)	(17.806.580.725,29)	(10.729.935.863,00)
	(1.305.265.243,19)	(9.888.758.783,25)	(8.583.493.540,06)

As Notas Explicativas da Diretoria, fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Deptº Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRATIVO DA RECEITA E DESPESA OPERACIONAL DO EXERCÍCIO DE 1978

RECEITA	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
1 - RECEITAS		
Receitas dos Transportes Ferroviários	9.318.718.318,01	
Receitas dos Transportes Não Ferroviários	126.378.512,94	
Receitas Acessórias dos Transportes	104.750.209,26	
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	133.457.537,39	
Reveitas Financeiras	15.962.798,89	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem localização de Despesas	7.743.599,77	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com localização de Despesas	81.420.789,08	
Receitas de Serviços Anexos	13.479.621,08	
Receitas Eventuais	29.012.090,17	
Receitas de Transportes em Serviços Internos	29.893.602,20	9.860.817.078,79
RESULTADO OPERACIONAL		9.172.503.539,80
		19.033.320.618,59

DESPESA	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
2 - DESPESAS DA DIREÇÃO ADMINISTRATIVA		2.551.257.718,61
3 - DESPESAS GERAIS		877.019.684,30
4 - DESPESAS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO		
Via Permanente, Edifícios e Instalações	3.398.345.094,69	
Eletrotécnica	522.365.433,55	
Equipamento de Transorte	2.370.193.135,53	
Demolições e Desmontagens de Equipamentos e Instalações	19.975.858,24	
Depreciação e Anuidades de Renovação	3.204.153.733,77	9.515.033.255,78
5 - DESPESAS DE OPERAÇÕES		
Comercial	114.240.554,24	
Transportes	4.907.936.379,25	5.022.176.933,49
6 - DESPESAS ESTRANHAS AOS TRANSPORTES		100.283.017,65
7 - DESPESAS A REPARTIR		967.550.008,76
		19.033.320.618,59

As Notas Explicativas da Diretoria, fazem parte integrante das demonstrações contábeis

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Deptº Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

RESULTADOS DAS CONTAS DE FUNDOS E PROVISÕES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978

CONTAS	NOMENCLATURA E SUBCONTAS	CR$
05320	FUNDO DE DEPRECIAÇÃO	13.894.712.406,54
05330	RECURSOS ESPECIAIS PARA INVESTIMENTOS	
	01 - Valor Original	
	01.1 - Convênio com a Portobrás	721.677.127,55
	02 - Correção Monetária	228.784.764,28
	TOTAL	950.461.891,83
05370	FUNDOS CONSTITUIDOS C/RECURSOS EXTERNOS	
	01 - Valor Original	
	01.1 - Para Aumento de Capital	
	01.1.1 - Fundo Federal para o Desenvolvimento Ferroviário	5.949.920.864,80
	01.1.2 - Orçamento da União	290.868.000,00
	01.1.4 - Instituto Brasileiro do Café	16.878.716,39
	01.1.5 - Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos - FDTU	525.354.760.00
	01.1.6 - Fundo de Desenvolvimento FDAE	61.200.000,00
	01.1.7 - Conselho Nacional do Petróleo	50.000.000,00
	01.1.8 - Convênio RFFSA/FURNAS, para Construção do Trecho ARAGUARI-GOIANDIRA	100.000.000,00
	SUBTOTAL	6.994.222.341,19
	01.2 - Fundo Acordo RFFSA - SENAI	
	01.2.1 - Bens de Investimento	39.463.514,40
	SUBTOTAL	39.463.514,40
	01.3 - Outros Fundos	
	01.3.1 - Tesouro Nacional-Crédito por Dívidas Externas Encampadas	592.197.158,87
	SUBTOTAL	592.197.158,87
	02 - Correção Monetária	1.145.708.562,29
	TOTAL	8.771.591.576,75
05380	FUNDOS CONSTITUIDOS C/RECURSOS PRÓPRIOS	
	01 - Valor Original	
	01.1 - Fundo para Investimentos	
	01.1.1 - Vendas de Bens Móveis e Imóveis	308.255.258,86
	01.1.2 - Fundo para Renovação de Pedreiras	1.077.771,34
	01.1.3 - Fundo de Assistência ao Ferroviário	205.202,70
	SUBTOTAL	309.538.232,90
	02 - Correção Monetária	24.746.733,70
	TOTAL	334.284.966,60

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Depto Geral de Centralização Contábil
Contador:- 006.730.1 - CRC-RJ

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

NOTAS EXPLICATIVAS DA DIRETORIA ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

DE 31 DE DEZEMBRO DE 1978

1. PRÁTICAS CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis, acima referida, são preparadas segundo critérios estabelecidos pela Lei 6404, Decreto Lei 1598 e de acordo com diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes.

As principais práticas contábeis adotadas estão resumidas a seguir:

a) APRESENTAÇÃO DAS CONTAS

Valores a serem recebidos ou a pagar dentro de um ano são considerados como ativo ou passivo circulante.

b) ESTOQUES

São avaliados ao custo médio de aquisição ou produção, inferior ao valor de mercado.

c) ATIVO IMOBILIZADO

Os bens adquiridos e incorporados até 1969 são demonstrados ao valor apurado pela avaliação resultante do tombamento patrimonial concluído em 1969 e contabilizado em 1975, e as aquisições e incorporações realizadas a partir de 1970 são demonstradas ao custo. Aos valores de custo e de avaliação são acrescidas as parcelas de correções monetárias anuais, efetuadas a partir de 1975.

A depreciação do custo e a amortização da correção monetária das imobilizações técnicas em uso vem sendo calculadas a partir de 1969 pelo método linear, adotando-se as seguintes taxas anuais: Via Permanente - Edifícios e Dependências - Equipamentos - Máquinas e Ferramentas, 3,24%, Equipamento de Transporte Ferroviário - Outros Equipamentos de Transporte 5,04%, Bens de Serviços Anexos 1,80%.

Não é prática da Empresa depreciar os bens integrantes das contas de Móveis e Utensílios e de Máquinas e Equipamentos de Escritório.

Em 1978 a Empresa procedeu, de acordo com os dispositivos legais vigentes, a correção monetária especial dos valores contábeis das imobiliza

ções técnicas em 31 de dezembro de 1977.

d) JUROS SOBRE FINANCIAMENTOS

Pelo fato de quase a totalidade dos recursos provenientes de operações de financiamentos terem sido aplicados em investimentos fixos, os quais pelas características peculiares da indústria ferroviária, apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais dos financiamentos, os juros incorridos com as referidas operações financeiras são registrados aos custos das imobilizações técnicas adquiridas. A contabilização dos juros como valores adicionais aos custos dos respectivos bens adquiridos, permite sua amortização em função da vida útil - econômica dos bens e proporciona uma contraposição mais racional de custos e receitas, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes.

2. MUDANÇAS NAS PRÁTICAS CONTÁBEIS

a) DISPOSIÇÕES LEGAIS

Como decorrência das modificações introduzidas pelos dispositivos da Lei das Sociedades por Ações e do Decreto Lei 1598/77, ocorreram as seguintes mudanças significativas na aplicação das práticas contábeis:

- A Empresa procedeu o registro da correção monetária especial das imobilizações técnicas para atualizar o saldo das contas aos níveis de preço vigente em 1º de janeiro de 1978.

- O efeito líquido da inflação sobre o ativo permanente e o patrimônio líquido, com base na variação da ORTN, foi creditado ao resultado do exercício.

  As variações cambiais e correção monetária dos financiamentos foram debitados aos resultados do exercício. Anteriormente, os efeitos inflacionários eram reconhecidos através da contabilização da correção monetária do imobilizado técnico segundo critérios então vigentes, cujo resultado líquido após a compensação da variação cambial e correção monetária dos financiamentos, era registrado em conta do patrimônio líquido.

- Contabilização dos investimentos em empresas subsidiárias com base no

método de equivalência patrimonial. Anteriormente esses investimentos eram apresentados ao custo de aquisição.

- Classificação entre curto e longo prazo passou a ser feita com base em 360 dias, ao invés de 180 dias e as despesas antecipadas passaram a ser classificadas na Ativo Circulante.

b) PERDAS CONTINGENTES

A partir do exercício de 1978 as perdas com contingências trabalhistas foram apropriadas aos resultados pelo regime de competência de exercícios, abrangendo sua apropriação em 1978 todas as contingências originárias, não só desse exercício, bem como de exercícios anteriores.

Em anos anteriores essas contingências eram reconhecidas somente quando da efetivação dos respectivos desembolsos.

c) JUROS DE FINANCIAMENTOS

A Empresa adotou o procedimento de provisionar os juros de financiamentos proporcionais incorridos e não vencidos no período. O efeito dessa mudança de procedimento aumentou as contas de imobilizações técnicas e de juros a pagar em Cr$ 1.038.154.225,65.

d) EFEITOS

As mudanças de práticas contábeis acima mencionadas, ocasionaram os seguintes efeitos no resultado do exercício e patrimônio líquido.

	RESULTADO DO EXERCÍCIO	PATRIMÔNIO LÍQUIDO
Correção Monetária (do balanço)	8.705.588.406,15	8.705.588.406,15
Correção Monetária Especial (efeito da amortização, não identificado)		15.197.841.164,03
Variações Cambiais e correção monetária dos empréstimos apropriadas aos resultados.	(11.486.036.093,72)	(11.486.036.093,72)
Contingências Trabalhistas.	(588.942.000,00)	(588.942.000,00)
	(3.369.389.687,57)	11.828.451.476,46

OBS.: Aumento, (Diminuição)

3. VALORES E TÍTULOS A RECEBER

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

	Cr$
Títulos a Receber	23.218.228,54
União Federal	91.959.360,23
Estados e Municípios	9.692.684,44
Servidores Responsáveis	1.074.642,94
Promitentes Compradores de Imóveis	84.748.429,51
Devedores por Utilização Parcial de Financiamentos	55.929.524,65
Devedores por Antecipação de Pagamentos	18.689.853,77
Outros	65.622.919,42
	350.935.643,50

4. DEPOSITÁRIOS E VALORES PARA FINS ESPECIAIS DIVERSOS

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

	Cr$
Depositários de Fundos e Provisões Diversos	9.489.101,60
Valores para Fins Especiais Diversos	678.444.769,34
	687.933.879,94

Valores para fins especiais diversos estão constituídos principalmente por depósitos compulsórios para importação de equipamentos e valores numerários em poder do sistema bancário para pagamento de fornecedores e empreiteiros.

5. VALORES DIFERIDOS E PREJUÍZOS AMORTIZÁVEIS DIVERSOS

Discriminação em 31 de dezembro de 1978

Insuficiência de subvenção	1.297.856.421,87
Outros	56.709.497,81
	1.354.565.919,68

O saldo de Cr$ 1.297.856.421,87, refere-se à insuficiência de subvenção de exercícios anteriores a 1976, que a Empresa está pleiteando ser reembolsada em parte pela União Federal, através do seguinte encontro de contas:

	Cr$
Insuficiência de subvenção	1.297.856.421,87
Contas a pagar da RFFSA à União Federal	592.197.158,87
Valor a ser absorvido pela RFFSA como despesa	705.659.263,00

A partir de 1976, a Empresa passou a apropriar toda insuficiência de subvenção às contas de resultado.

6. OUTROS CRÉDITOS

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

	Cr$
Depósitos especiais e cauções	25.845.386,10
Devedores duvidosos	9.867.471,14
Empresas subsidiárias	10.000.000,00
Outros	2.272.717,54
	47.985.574,78

Os depósitos especiais e cauções referem-se a depósitos de ações judiciais trabalhistas e ordinárias.

Os devedores duvidosos, referem-se a créditos a receber pendentes de liquidação há mais de um ano que são transferidos para esta conta, onde permanecem registrados por um prazo máximo de cinco anos, aguardando regularização, a partir do qual são apropriados aos resultados correntes.

7. INVESTIMENTOS EM EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

ESPECIFICAÇÃO	EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A. ENGEFER	REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS - AGEF
Participação %	99,5978	99,9976
Valor do investimento por equivalência patrimonial em 31.12.78	Cr$ 92.364.191,60	Cr$ 267.441.469,19
Acréscimo do Investimento no ano por:		
Correção monetária	Cr$ 13.663.396,40	Cr$ 19.399.514,23
Ajuste Complementar a equivalência patrimonial.	Cr$ 40.994.983,20	Cr$ 194.506.624,96

De acordo com o que estabelece a Lei 6404 e o Decreto Lei 1598, os investimentos na AGEF e ENGEFER foram avaliados pelo método da equivalência patrimonial.

Essas empresas desenvolvem ramos de atividades operacionais de apoio às ati

vidades da Rede Ferroviária Federal S.A., sendo que a ENGEFER é responsável pelo desenvolvimento de projetos e construções ferroviárias especiais e a AGEF por uma rede de armazéns gerais para o apoio de venda de fretes ferroviários.

8. IMOBILIZADO TÉCNICO

Discriminação das imobilizações técnicas:

DISCRIMINAÇÃO	CUSTO Cr$	CORREÇÃO MONETÁRIA Cr$	TOTAL Cr$
Via Permanente, Edifícios e Instalações	15.998.391.970,56	50.932.547.196,02	66.930.939.166,58
Equipamentos de Transportes Ferroviários	15.472.406.532,61	23.793.025.721,90	39.265.432.254,51
Outros Equipamentos de Transportes	112.541.331,21	154.874.760,13	267.416.091,34
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	948.386.539,29	2.063.973.015,90	3.012.359.555,19
Bens de Serviços Anexos	143.343.658,30	879.305.039,44	1.022.648.697,74
Investimentos Diversos	83.966.701,44	8.088.335,40	92.055.036,84
Investimentos a Incorporar	26.558.148.869,59	5.113.754.725,73	31.672.469.595,32
SUBTOTAL	59.317.751.603,00	82.945.568.794,52	142.263.320.397,52
Depreciação e Amortizações Acumuladas	4.128.926.658,35	9.765.785.748,19	13.894.712.406,54
TOTAL	55.188.824.944,65	73.179.783.046,33	128.368.607.990,98

A Empresa procedeu em 1978 um arrolamento físico-patrimonial de seus bens imobilizados com o objetivo de identificar e melhor avaliar sua posição patrimonial. O produto desta avaliação poderá tornar sem efeito o resultado do último tombamento realizado em 1969 e contabilizado em 1975.

O arrolamento físico-patrimonial dos bens procedido em 1978, com base a níveis de preços de reposição estimados dos bens para 31 de dezembro de 1977, apurou um valor líquido contábil de aproximadamente 187,492 bilhões de cruzeiros. Este valor, se acrescido da correção monetária pertinente a 1978

e da movimentação dos bens no período, bem como da depreciação, montaria a aproximadamente 273,967 bilhões de cruzeiros. O reconhecimento contábil dos valores retromencionados depende de autorização pelas autoridades competentes.

9. FINANCIAMENTOS

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

FINANCIAMENTOS EM MOEDA NACIONAL	Cr$ CIRCULANTE	Cr$ LONGO PRAZO	VENCIMENTO
Banco do Brasil S.A.	3.596.709.227,37	2.467.975.665,64	1990
Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico-BNDE	2.030.552.351,10	12.757.385.753,08	1989
Caixa Econômica Federal	33.140.124,34	4.874.492.128,15	1984
Petróleo Brasileiro S.A.	-	122.416.240,63	1983
Outros	-	8.729.142,76	Div.
SUBTOTAL	5.660.401.702,81	20.230.998.930,26	
FINANCIAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA			
Banco do Brasil S.A.	2.308.922.883,05	6.738.823.894,64	1990
Brazilian American Merchant Bank	251.617.439,06	453.398.828,84	1981
Bank of America National Trust And Savings Association	186.751.365,60	212.632.878,02	1981
The First National Bank of Boston	25.747.666,56	128.738.500,16	1984
Bank of Montreal	34.852.720,00	174.239.274,22	1984
Citicorp International Bank Limited	137.474.284,26	824.845.715,74	1982
Export Import Bank of the United States	44.901.382,20	725.429.503,87	1985
Ganz-Mávag-Locomotive-Locom Car.Man. Mec.Engineers	22.331.127,22	54.009.040,15	1982
International Bank For Reconstruction and Development	53.241.400,00	3.687.253.644,57	1999
Marubeni Corporation	13.940.841,14	13.940.841,14	1980
Material Y Construcciones Sociedade Anônima - Macosa	44.403.991,40	49.411.795,67	1982
Mecanoexportimport	209.801.450,00	734.305.075,00	1983
Manufacturers Hanover Trust Company	68.347.469,70	50.590.631,36	1980

Cont.

cont.

FINANCIAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA	Cr$ CIRCULANTE	Cr$ LONGO PRAZO	VENCIMENTO
Mitsui & Co. Ltd.	28.003.194,30	168.019.158,06	1985
National Westminster Bank Limited	1.046.000.000,00	2.092.000.000,00	1981
M.M. Rothschild And Sons Limited	184.016.527,26	594.682.089,34	1991
Österreichemsche Länderbank Aktiengesellschaft	9.092.791,63	31.820.449,69	1983
Pandrol Limited	9.083.699,35	16.831.559,95	1984
P.H.Z. Stalexport	127.053.448,80	13.496.311,39	1979
Rudnap Export Import	328.901.597,13	997.639.125,58	1984
Societé des Anciens Etablissements L. Geismar	2.645.812,54	-	1979
The Bank of Tokyo Trust Company	-	155.187.687,12	1985
The Chase Manhattan Bank NP.	348.533.754,72	629.790.339,83	1983
Tamper-Canron Export Corporation	1.825.221,46	3.650.442,93	1981
SUBTOTAL	5.487.490.067,38	18.550.736.787,27	
TOTAL	11.147.891.770,19	38.781.735.717,53	

Sobre os contratos acima vencem juros e outros encargos, às taxas usuais do mercado financeiro.

Os financiamentos em geral, são garantidos por Aval do Governo da União não gravando por alienação fiduciária ou hipoteca os bens da Empresa.

10. CREDORES POR DEPÓSITOS, CAUÇÕES E SERVIÇOS

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

	Cr$
Juros a Pagar	1.038.154.225,65
Aluguéis a Pagar	389.300,00
Tráfego Mútuo a Pagar	154.544.757,07
Salários não Reclamados	3.954.120,72
Credores por Depósitos	71.002.079,02
Créditos para Cauções em Dinheiro	113.559.574,77
Créditos não Reclamados	161.662.255,14
Outros	130.840.899,04
	1.674.107.211,41

11. OUTRAS OBRIGAÇÕES

Discriminação em 31 de dezembro de 1978:

	Cr$
Fundo de Seguridade REFER	858.784.402,29
Recursos para Educação e Assistência Social	176.805.853,00
Empresas Subsidiárias	12.092.088,00
Patrimônios a Incorporar:	
DNEF	1.025.615.972,09
CGT	7.133.957,73
Estrada de Ferro Madeira Mamoré	56.466.005,00
Instituto Brasileiro do Café	12.148.905,62
Outras	323.387.790,88
	2.472.435.974,61

EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS

Inclui em 31 de dezembro de 1978 o capital a integralizar pela RFFSA na Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER.

12. CAPITAL INTEGRALIZADO

As ações componentes do capital social totalmente integralizado, em 31 de dezembro de 1978, são todas nominativas, no valor nominal de Cr$ 1,00 cada uma, com a seguinte distribuição:

Acionistas	Quantidade de Ações		Total	Participação %
	Ordinárias	Preferenciais		
União Federal	53.695.190.208	-	53.695.190.208	98,20
Estados	-	782.966.109	782.966.109	1,43
Municípios ..	-	197.491.115	197.491.115	0,36
Banco do Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo.	-	7.049.582	7.049.582	0,01
	53.695.190.208	987.506.806	54.682.697.014	100,0

A União Federal sempre será titular de no mínimo 51% das ações representativas do capital social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordi

dinárias.

13. AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Representam ajustes líquidos efetuados na conta de resultados do período, provenientes do reconhecimento de receitas e despesas de exercícios anteriores.

CONSELHO FISCAL

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros efetivos do Conselho Fiscal da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, no desempenho de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram as Demonstrações Contábeis da Sociedade, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1978 e, considerando os demais elementos oferecidos pela Empresa, bem como o relatório do Assessor Contábil deste Conselho, são de parecer que o Relatório de Administração e as Demonstrações Financeiras relativas ao exercício encerrado em 1978, refletem a posição econômico-financeira da Empresa, estando assim, em condições de serem submetidos à apreciação da Assembléia Geral Ordinária de Acionistas.

Rio de Janeiro, 09 de fevereiro de 1 979

Miguel Mário Bianco Masella
Presidente
CPF-006.288.598-72

Álvaro Pereira Filho
Membro
CPF-004.332.091-00

Álvaro Teixeira Maia
Membro
CPF-309.243.837-00

Biblioteca do Ministério da Fazenda

371/78 385.0981
R382

Rêde Ferroviária Federal S.A.
AUTOR
Relatorio
TÍTULO
1978

Devolver em	Número do Leitor

371/79 385.0981
R382

Rêde Ferroviária Federal S.A.
Relatório.
1978

Bolso de Livros - D.M.F. - 1.369